Skrzydlata POLSKA

NR 26 (416) • 24. VI. 1959 • CENA 2 zł

•

MOSKIEWSKIE OBRADY FAI

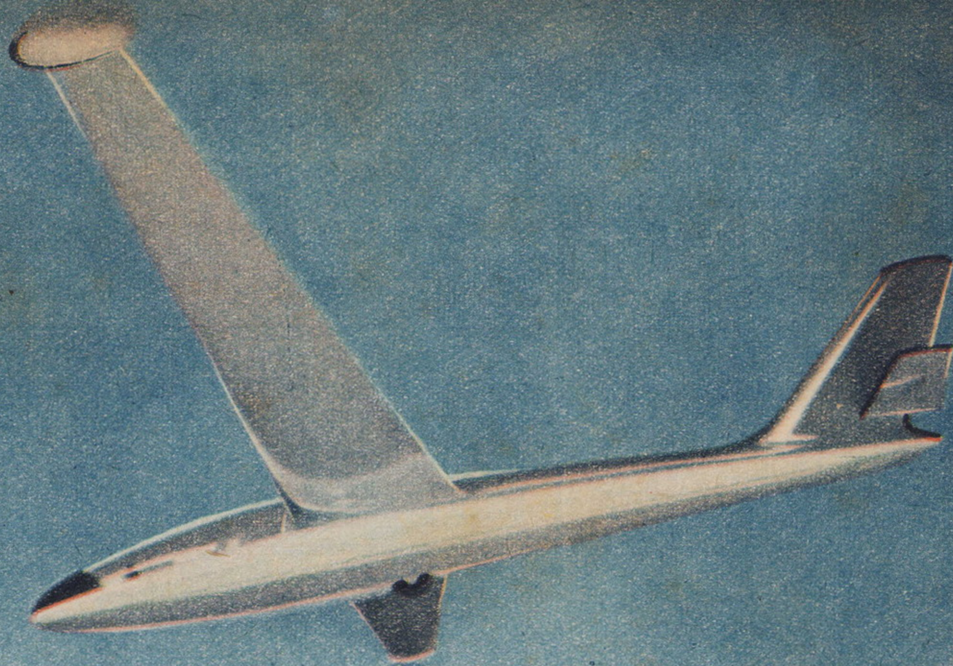
•

KAMMHUBER UŚMIECHA SIĘ

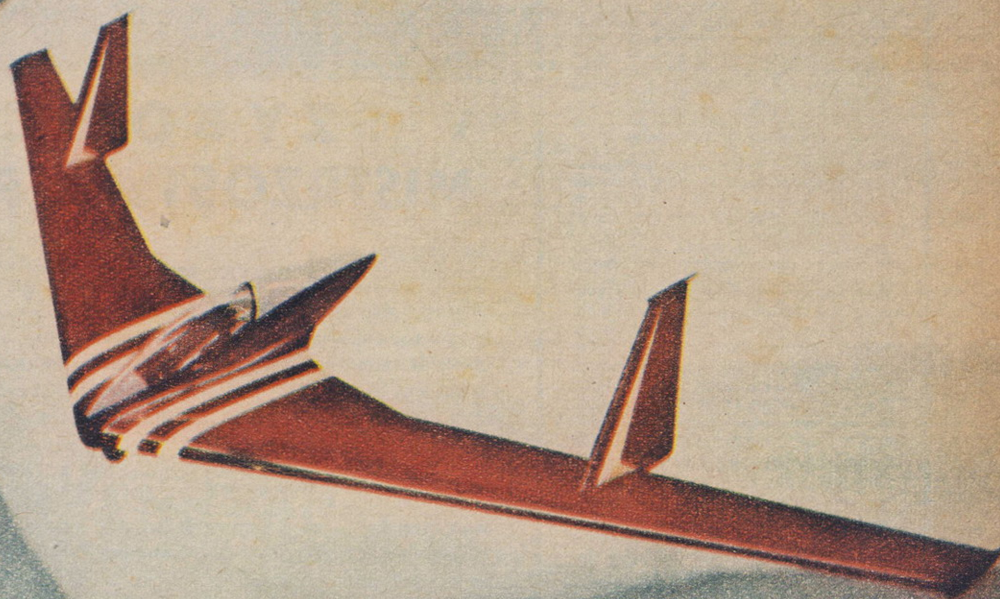
•

POZNAŃSKI SALON LOTNICZY

Poniżej: Pawilon Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego PZL na XXVIII MTP. Foto: J. Wojciechowski (3)



SZD-24 „FOKA" – Nowy polski szybowiec zawodniczy w klasie standard.



SZD-20X „WAMPIR-II" – Nowy polski bezogonowy szybowiec doświadczalny





Międzynarodowe Targi Poznańskie

Echa

WIELKIE pokazy lotnicze, jakie odbyły się w Nowej Wsi pod Opolem w niedzielę 14 czerwca br., zapoczątkowały udział naszego lotnictwa w tegorocznych obchodach XV-lecia Polski Ludowej. Pokazy opolskie, pierwsze zresztą na tak wielką skalę na Ziemiach Zachodnich, z udziałem czołowych pilotów lotnictwa sportowego i wojskowego, nie ustępowały — zdaje mi się — chyba zbyt wiele znanym już pokazom warszawskim, organizowanym corocznie z okazji Święta Lotnictwa. Oglądało je przeszło 30 tysięcy mieszkańców Ziemi Opolskiej.

Mamy już lato i sezon lotniczy w pełni. Niezależnie jednak od zadań szkoleniowych, jakie wykonują lotnicy sportowi i wojskowi, przygotowują się oni starannie do obchodów i imprez, uświetniających jubileusz naszej Ludowej Ojczyzny. Szczególnie w lotnictwie sportowym odbędzie się dużo imprez.

W tej chwili trwają jeszcze w Lesznie V Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Pod koniec czerwca rozpoczną juniorzy samolotowi w Łodzi walkę o mistrzostwo Polski. W okresie Święta Odrodzenia odbędą się w Warszawie V Spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem skoczków zagranicznych, a w dniu 22 lipca odbędzie się w stolicy z okazji XV-lecia samolotowy Zlot Gwiaździsty o puchar przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej — Włodzimierza Reczka. Poza tym lotnicy sportowi i wojskowi wezmą udział w wielkiej defiladzie wojskowej i sportowej, jaka odbędzie się w tym dniu w Warszawie.

W sierpniu tego roku przypada 15-ta rocznica pierwszego lotu bojowego najstarszych jednostek bojowych ludowego lotnictwa polskiego — pułków „Warszawa" i „Kraków". W sierpniu też odbędą się uroczystości z okazji 30-lecia w ogóle i 15-lecia działalności PLL „Lot" w Polsce Ludowej. No, a potem, we wrześniu, tradycyjne już u nas obchody Święta Lotnictwa, które w tym roku zbiegają się z 20 rocznicą napaści hitlerowskiej na Polskę. Warto tu wspomnieć przy okazji, że we wrześniu mijają również dwie inne lotnicze rocznice: 25-lecie zwycięstwa w Warszawie polskich pilotów sportowych po raz drugi w Challenge'u z Bajanem i Płonczyńskim na czele oraz 50-lecie pierwszych, aczkolwiek nieudanych, wzlotów pilotów zagranicznych w Warszawie.

Czy to wszystko? Chyba jeszcze nie. Swoje jubileusze 25-lecia obchodzą także niektóre aerokluby, m. in. Gdański i Pomorski w Toruniu. Do tego dodać jeszcze trzeba Samolotowe Mistrzostwa Polski seniorów we wrześniu i kilka różnych zawodów krajowych i regionalnych modelarzy lotniczych.

Jak z tego pobieżnego przeglądu widać, będziemy mieli tegoroczne lato, wbrew dość powszechnie przyjętym przez niektórych poglądom o kanikule i ogórkach w tym czasie, wcale bogate. Główny jednak akcent we wszystkich tych imprezach kłaść będziemy na nasze XV-lecie, które jest bez precedensu w dotychczasowej historii lotnictwa w Polsce. Tak bogatych osiągnięć i wielkiego rozwoju lotnictwa nie mieliśmy dotychczas nigdy w naszych dziejach.

Bilans tego okresu w niektórych dziedzinach będziemy robili na tym miejscu jeszcze niejednokrotnie, jednakże już teraz trzeba podkreślić, że tak intensywnego latania i szkolenia w aeroklubach, jakie zanotowano w czasie tegorocznej wiosny, nie mieliśmy od lat. Niektóre kluby, np. w Olsztynie i Ostrowie, wykonały już swoje roczne plany szkolenia spadochronowego.

Ten rok, rok XV-lecia Polski Ludowej, będzie niewątpliwie dla lotników bogaty w osiągnięcia wyszkoleniowe, w wyczyny i rekordy. To będzie ich czyn na XV-lecie.

IKARUS



V SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI



I KONKURENCJA

Wyniki oficjalne **pierwszej konkurencji — przelotu otwartego**, rozegranej w dniu 8 czerwca br.

1—2 M. Gorzelak (Wrocław) i **E. Makula** (Katowice), po 495 km — po 1 000 pkt; **3. T. Dziuba** (Szczecin), 486 km — 982 pkt; **4. A. Bzyl** (Bydgoszcz), 476 km — 962 pkt; **5. J. Popiel** (Jelenia Góra), 469 km — 948 pkt; **6—7. St. Majerowski** (Warszawa) i **J. Pieczewski** (Łódź), po 468 km — po 945 pkt; **8. A. Witek** (Wrocław), 465 km — 939 pkt; **9. Rajmund Jakób** (Poznań), 461 km — 931 pkt; **10. R. Sochacki** (Warszawa), 449 km — 907 pkt;

11—12. T. Góra (Bielsko) i **R. Psenka** (Czechosłowacja), po 445 km — po 899 pkt; **13. St. Ratusiński** (Jelenia Góra), 440 km — 889 pkt; **14. L. Legenyei** (Węgry), 439 km — 887 pkt; **15. T. Śliwak** (Inowrocław), 438 km — 885 pkt; **16. J. Wojnar** (Krosno), 437 km — 883 pkt; **17. Z. Sznurowski** (Warszawa), 435 km — 879 pkt; **18. Z. Kudzewicz** (Inowrocław), 432 km — 873 pkt; **19—20. A. Kmiotek** (Warszawa) i **H. Zydorczak** (Ostrów), po 431 km — po 871 pkt;

21. P. Majewska (Łódź), 429 km — 867 pkt; **22—23. T. Dąbek** (Białystok), i **I. Kucharski** (Warszawa), po 427 km — po 863 pkt; **24. L. Jaworski** (Radom), 425 km — 859 pkt; **25. J. Adamek** (Warszawa) — 424 km — 857 pkt; **26. St. Łuszpiński** (Wrocław), 419 km — 847 pkt; **27. Z. Przyjemski** (Inowrocław), 415 km — 838 pkt; **28. J. Misiek** (Poznań), 412 km — 832 pkt; **29. J. Lisiecki** (Poznań), 411 km — 830 pkt;

30. St. Ackerman (Inowrocław), 410 km — 828 pkt; **31. H. Ignasiak** (Świdnik), 405 km — 818 pkt; **32. S. Smoliński** (Ostrów), 403 km — 814 pkt; **33. J. Dąbski** (Gliwice), 402 km — 812 pkt; **34. J. Fritz** (Austria), 395 km — 797 pkt; **35. L. Bajewska** (Warszawa), 392 km — 792 pkt; **36. B. Kochanowski** (Wrocław), 368 km — 743 pkt; **37. S. Kwiatkowski** (Katowice), 333 km — 673 pkt; **38. Z. Kirakowski** (Gliwice), 327 km — 661 pkt; **39. A. Brzuska** (Poznań), 325 km — 657 pkt; **40. M. Berković** (Jugosławia), 248 km — 501 pkt; **41. L. Kuciński** (Rzeszów), 238 km — 481 pkt. (k)

II KONKURENCJA

Wyniki oficjalne **drugiej konkurencji — przelotu prędkościowego na trasie Leszno — Mirosławice długości 98 km**, rozegranej w dniu 14 czerwca br.

1. T. Dąbek (110,4 km/h) — 1 000 pkt; **2. A. Brzuska** (104,2 km/h) — 916 pkt; **3. T. Góra** (102,1 km/h) — 887 pkt; **4. J. Pieczewski** (99,9 km/h) — 858 pkt; **5. J. Wojnar** (99,2 km/h) — 848 pkt; **6. Z. Kudzewicz** (98,1 km/h) — 835 pkt; **7. St. Ratusiński** (96,9 km/h) — 817 pkt; **8—9 H. Zydorczak** i **A. Kmiotek** (95,5 km/h) — 797 pkt; **10. J. Popiel** (95,2 km/h) — 793 pkt.

11. St. Majerowski (95,5 km/h) — 792 pkt; **12. E. Makula** (94,6 km/h) — 785 pkt; **13. L. Jaworski** (94,1 km/h) — 778 pkt; **14. Z. Kirakowski** (92,2 km/h) — 752 pkt; **15. J. Adamak** (90,8 km/h) — 733 pkt; **16. A. Witek** (90,6 km/h) — 731 pkt; **17—18. J. Dąbski** i **T. Dziuba** (89,5 km/h) — 716 pkt; **19. L. Bajewska** (89,3 km/h) — 713 pkt; **20. J. Fritz** (88,5 km/h) — 702 pkt.

21. P. Majewska (88,5 km/h) — 702 pkt; **22. S. Kwiatkowski** (88,4 km/h) — 701 pkt; **23. J. Lisiecki** (86,7 km/h) — 678 pkt; **24. M. Gorzelak** (86,3 km/h) — 672 pkt; **25. A. Bzyl** (86,1 km/h) — 670 pkt; **26. R. Sochacki** (83,5 km/h) — 634 pkt; **27. Z. Sznurowski** (81,0 km/h) — 600 pkt; **28. T. Śliwak** (80,5 km/h) — 593 pkt; **29. S. Smoliński** (80,3 km/h) — 591 pkt; **30. R. Psenka** (78,7 km/h) — 569 pkt;

31. L. Legenyei (76,2 km/h) — 535 pkt; **32. R. Jakób** (64,3 km/h) — 373 pkt; **33—35. S. Ackerman, L. Kuciński** i **Z. Przyjemski** — 211 pkt; **36. H. Ignasiak** — 184 pkt; **37. B. Kochanowski** — 177 pkt; **38. I. Kucharski** — 168 pkt; **39. M. Berković** — 128 pkt; **40. S. Łuszpiński** — 47 pkt; **41. J. Misiek** — 31 pkt.

WYNIKI PO DWÓCH KONKURENCJACH

1. T. Dąbek (Jaskółka) — 1 863 pkt; **2. J. Pieczewski** (J) — 1 803 pkt; **3. T. Góra** (J) — 1 786 pkt; **4. E. Makula** (J) — 1 785 pkt; **5. J. Popiel** (J) — 1 741 pkt; **6. St. Majerowski** (Bocian) — 1 737 pkt; **7. J. Wojnar** (J) — 1 731 pkt; **8—9 Z. Kudzewicz (J)** i **St. Ratusiński** (J) — 1 706 pkt; **10. T. Dziuba** (B) — 1 698 pkt; **11. M. Gorzelak** (J) — 1 672 pkt; **12. A. Witek** (J) — 1 670 pkt.

Na zdjęciu: Przed startem do konkurencji.
Foto: B. Koszewski

Udział Aeroklubu PRL w święcie lotniczym Węgier

PODCZAS Konferencji Generalnej FAI w Moskwie przedstawiciele Aeroklubu Węgier nawiązali rozmowy z delegacją Aeroklubu PRL w sprawie możliwości udziału polskiego lotnictwa sportowego w pokazach lotniczych na Węgrzech.

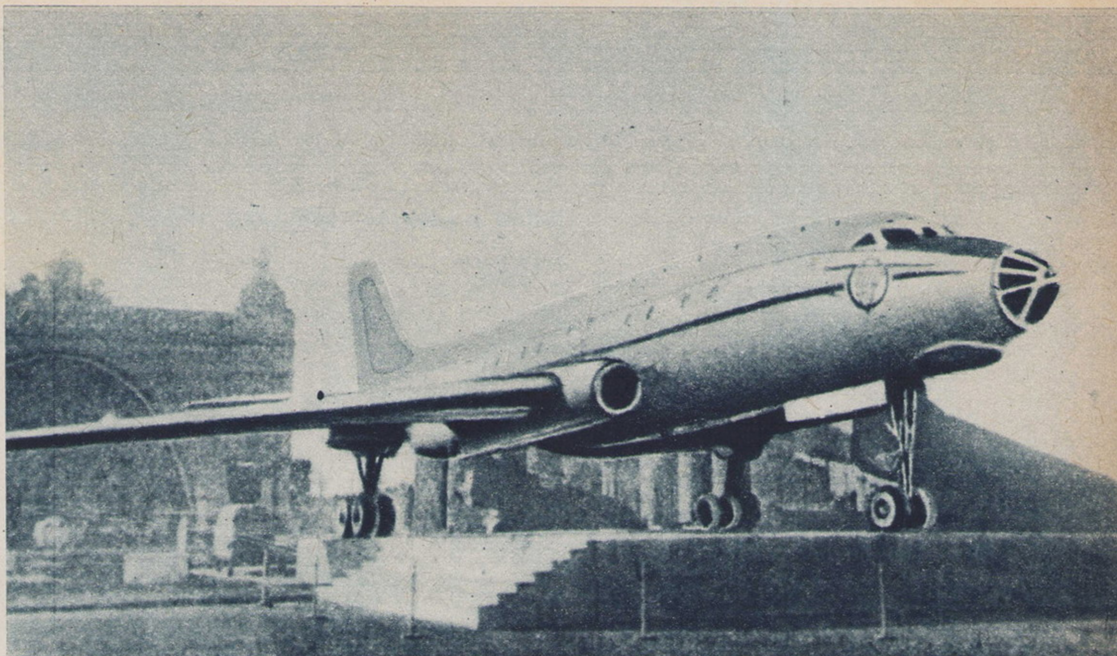
20 sierpnia mianowicie jest świętem narodowym Węgier, obchodzonym uroczyście jako Dzień Konstytucji. W tym roku święto to będzie połączone z obchodami dnia lotnictwa węgierskiego, w związku z czym zostanie przeprowadzona okazała parada lotnicza, a następnie pokazy na budapeszteńskim lotnisku. Ponieważ jednocześnie w tym roku przypadają trzy rocznice działalności węgierskiego sportu lotniczego, a mianowicie: 50-lecie sportu samolotowego, 40-lecie szybownictwa i 30-lecie modelarstwa lotniczego, więc Aeroklub Węgier pragnie możliwie jak najokazalej zorganizować pokazy w części lotnictwa sportowego.

W związku z tym właśnie zwrócił się on do Aeroklubu PRL o współudział w pokazach i we wstępnych rozmowach zostało uzgodnione, że polski sport lotniczy zaprezentuje na Węgrzech popularny już pokaz ewolucji w zespole śmigłowiec-szybowiec, grupową akrobację trzech szybowców i ewentualnie start jednego z naszych balonów wolnych. Ten ostatni pokaz jest uzależniony od możliwości organizacyjnych gospodarzy w zakresie zapewnienia dostawy gazu dla balonu, jeżeli jednak dojdzie do skutku, to będzie również bardzo atrakcyjny dla załogi naszego balonu, bowiem transport sprzętu wraz z załogą z Polski na Węgry planowany jest lotem wolnym.

Ekipa lotnictwa polskiego weźmie udział w pokazach na Węgrzech dwukrotnie: raz w dniu święta narodowego — 20 sierpnia, w Budapeszcie i drugi raz w niedzielę dnia 23 sierpnia w mieście Miskolc.

Oprócz Aeroklubu PRL organizatorzy dnia lotnictwa węgierskiego spodziewają się również współudziału w pokazach ze strony Aeroklubów Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i Rumunii, do których zwrócili się z podobnymi zaproszeniami.

ter.



Wystawa Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR

WE wtorek 16 czerwca br. nastąpiło w Moskwie otwarcie Wystawy Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR. Jest to pierwsza wystawa obrazująca postępy we wszystkich dziedzinach produkcji materialnej, techniki i nauki. W uroczystościach otwarcia wzięli udział przedstawiciele kierownictwa KPZR i rządu radzieckiego z Nikitą Chruszczowem na czele.

Na zdjęciu: Samolot Tu-104 A na terenie nowootwartej wystawy.

POLSKIE ZAŁOGI ODLECIAŁY DO ROTTERDAMU

W godzinach rannych dnia 16 czerwca br. z portu lotniczego na Okęciu wystartowały do Rotterdamu trzy polskie samoloty Jak-18, pilotowane przez Jerzego Derkowskiego, Zdzisława Dudzika i Jerzego Leszka, które wezmą udział w Europejskim Locie FAI. Obszerną wiadomość o Europejskim Locie FAI podaliśmy w numerze 21 na str. 3. (m)

Pierwszy skok doświadczalny z myśliwskiego samolotu odrzutowego

DNIA 26 maja br. o godzinie 20 w rejonie Warszawy Mistrz Sportu Józef Wójcik dokonał skoku doświadczalnego z myśliwskiego samolotu odrzutowego przy pomocy fotela wyrzucanego. Opuszczenie maszyny nastąpiło na wysokości 2 000 m, przy prędkości rzędu 500 km/h. Otwarcie spadochronu odbyło się na wysokości 800 m. Skoczek wylądował pomyślnie. (m)

CZY ZGŁOSIŁEŚ JUŻ SWÓJ UDZIAŁ

W PIERWSZYM OGÓLNOPOLSKIM KONKURSIE MODELI STEROWANYCH

ORGANIZOWANYM PRZEZ PP „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE" I „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"?

Przypominamy, że termin zgłoszeń na konkurs upływa 30 czerwca bieżącego roku. Bliższe szczegóły podaliśmy w naszym tygodniku nr 14/1959 r.

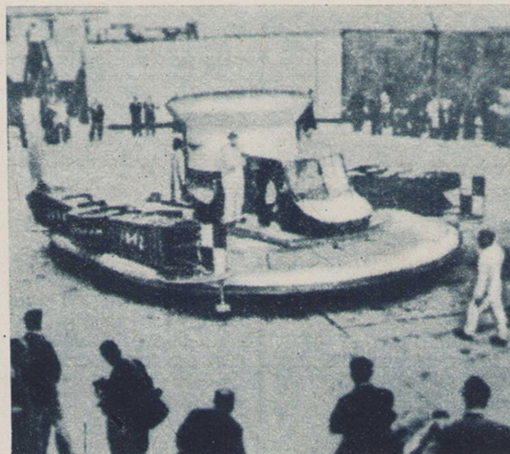
Na zwycięzców czekają cenne nagrody.

KOMUNIKAT NR 2(12) II CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH

OSTATNIO Komisja Sędziowska otrzymała dokumentację wyczynu Jana Walczaka z Aeroklubu Kujawskiego, który dnia 29 maja 1959 wykonał dwa skoki z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania (11,30 m i 21 m), uzyskując w sumie za II konkurencję 267 70 pkt.

Jednocześnie Komisja Sędziowska przypomina, że termin eliminacji do V Spadochronowych Mistrzostw Polski w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych upływa z dniem 10 lipca br. (m)

Angielski talerz lata



W początkach czerwca br. odbył się w Anglii próbny lot brytyjskiego aparatu pionowego startu — „latającego talerza". Pojazd nosi nazwę SRN-1 „Hovercraft", wymiary jego wynoszą 9 m długości i 7 m szerokości.

Ciężar pojazdu, który może rozwijać prędkość około 60 km na godzinę, wynosi 2 tony. Kierowanie nim odbywa się przy pomocy sterów strumieniowych. Wewnątrz znajdują się pomieszczenia dla pasażerów i bagaży.



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Nowozałożone brytyjskie towarzystwo lotnicze „Falcon Airways" podało do wiadomości, że jeszcze w br. wprowadzi na swe linie zakupione w ZSRR samoloty odrzutowe Tu-104. Byłby to pierwszy wypadek sprzedaży radzieckich odrzutowców pasażerskich państwu zachodniemu. (z)

Komitet do spraw budowy pasażerskich odrzutowców naddźwiękowych, pracujący z ramienia rządu brytyjskiego, zlecił budowę dwóch nowych typów maszyn tego rodzaju. Typ 1 — przewidziany na 150 pasażerów, prędkość Ma = 2, służyłby do lotów bez lądowania z Londynu do Nowego Jorku. Typ 2 = 100 pasażerów, prędkość Ma = 1,2, na trasy średnie do 2 500 km. (z)

Samoloty „Comet" towarzystwa BOAC będą systematycznie badane przy użyciu liczników Geigera, w celu wykrycia ewent. napromieniowania podczas lotów na dużych wysokościach. (z)

W Londynie uruchomiona została komunikacja taksówkowa przy pomocy śmigłowców „Widgeon". Śmigłowiec można zamówić telefonicznie. Miejsce postoju maszyn znajduje się w specjalnym heliporcie, zbudowanym na Tamizie. (z)

W Brazylii pierwsze loty odbył nowy dwumiejscowy śmigłowiec, który na zamówienie tamtejszego ministerstwa komunikacji skonstruował znany niemiecki konstruktor Heinrich Focke. Śmigłowiec nazwano „Beija-Flor". (z)

W maju br. nadeszły do NRF pierwsze transporty spośród 130 śmigłowców francuskich „Alouette II", które zostały zamówione przez rząd NRF dla potrzeb armii zach.-niemieckiej. (z)

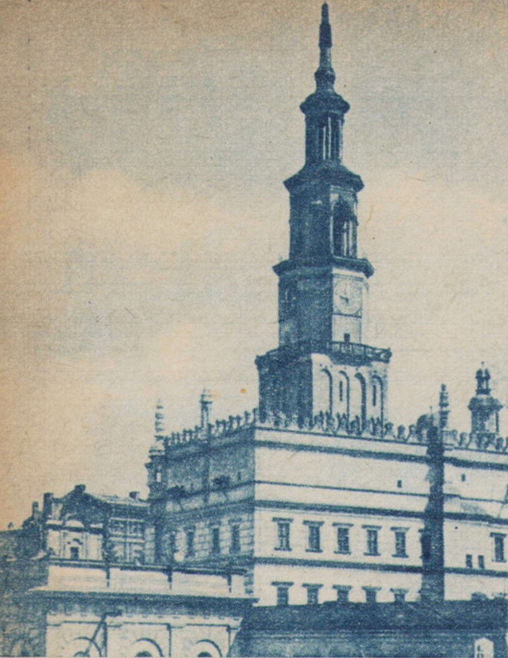
Amerykańskie zakłady „Sylvania Research Co." skonstruowały nowego rodzaju pokładową aparaturę radarową, której zasięg operacyjny jest siedem razy większy niż aparatów dotychczas używanych. Ulepszenie to osiągnięto dzięki zastosowaniu specjalnego wzmacniacza mikrofalowego. (z)

Francuscy uczeni przewidują, że na podstawie wciąż ulepszanego prototypu pierścieniopłata (koleoptera) zbudują do roku 1967 w pełni sprawny samolot przechwytujący o płacie pierścieniowym, który ma osiągnąć prędkość 3 600 km/h i pułap 30 000 m. Jednocześnie Amerykanie oświadczyli, iż budują nowy typ samolotu, będącego w stanie osiągnąć prędkości rzędu również 3 600 km/h, lecz pułap 60 000 m — po torze balistycznym. (z)

Po-59

POZNAŃSKI SALON LOTNICZY

Tekst i zdjęcia: JANUSZ WOJCIECHOWSKI — od naszego specjalnego wysłannika



Zabytkowy ratusz w Poznaniu — mieście tradycyjnych Targów zapoczątkowanych w 1254 r.

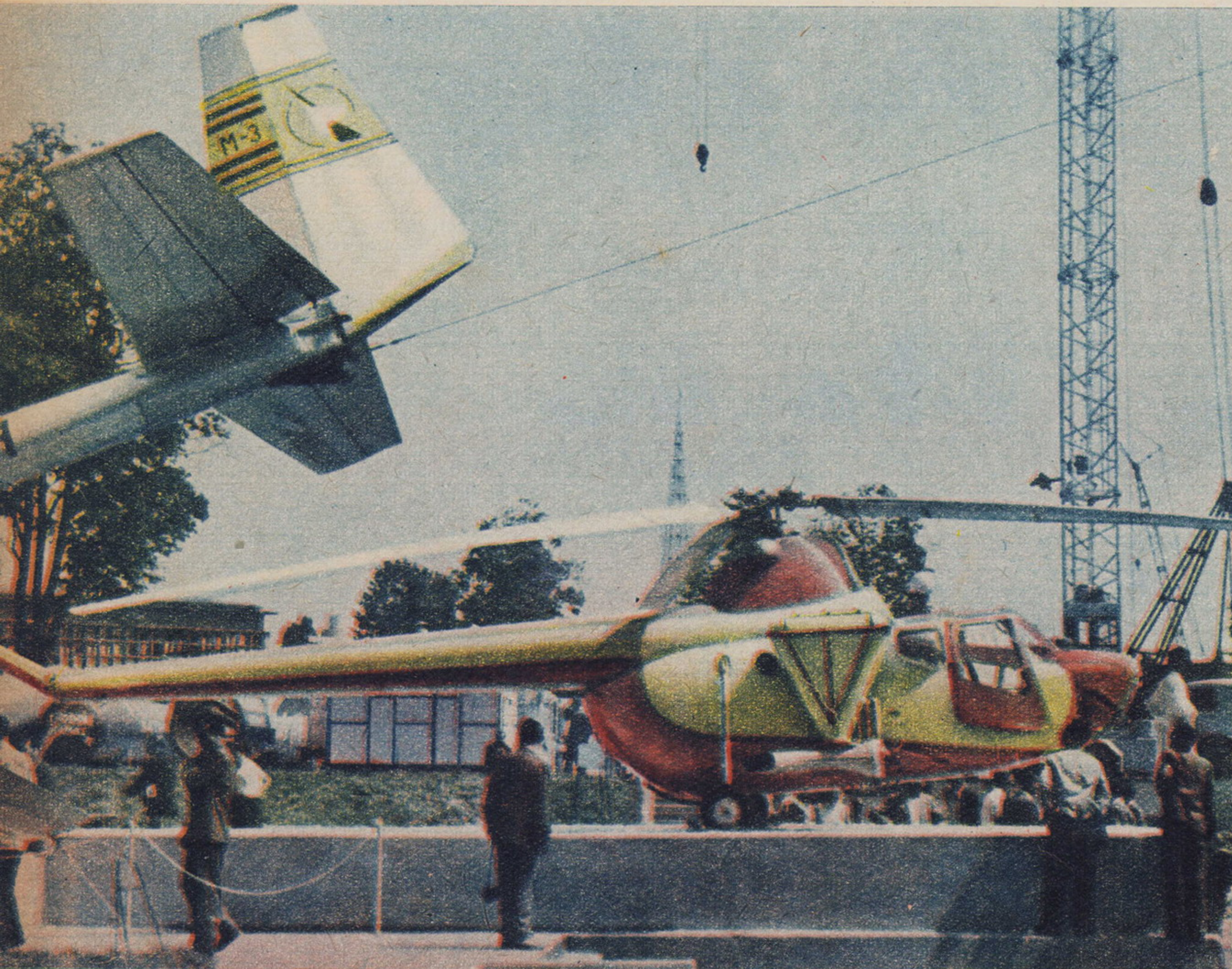


Pierwszy polski szybowiec metalowy, szkolno-treningowy, M-3 „Pliszka". Jednomiejscowy. Rozpiętość — 14,16 m, długość — 6,68 m. Ciężar w locie — 300 kG, obciążenie pow. — 20 kG/m². Doskonałość — 21,1. Min. prędkość opadania — 0,88 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 180 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+5) i (—2,5). Na drugim planie samojezdna wyciągarka szybowcowa „Tur".

JUŻ po raz dwudziesty ósmy Poznań otworzył gościnne podwoje swych Targów. Po wojnie, do dotychczasowych tradycji Targów Poznańskich doszła nowa — ekspozycje sprzętu lotniczego. Z początku przeważali wystawcy zagraniczni; nasz przemysł zniszczony przez wojnę nie wiele miał wówczas do pokazania. Ale z upływem lat sytuacja się zmieniała. Dziś obserwując Targi możemy śmiało powiedzieć, że polski przemysł lotniczy zdecydowanie opanował XXVIII MTP i wszystko wskazuje na to, iż lata przyszłe jeszcze bardziej ugruntują naszą pozycję jako potencjalnego eksportera, a przynajmniej jako wyłącznego producenta sprzętu lotniczego dla cywilnych potrzeb krajowych.

Należy z uznaniem podkreślić, że w tym roku wystawiono sprzęt niemal wyłącznie polskiej konstrukcji, nawet przeróbki maszyn licencyjnych nosiły tak wyraźne ślady istotnych ulepszeń i rozwinięć dokonanych przez naszych inżynierów, że można tu śmiało mówić o własnej twórczości.

Śmigłowiec rolniczy SM-1Z. Jednomiejscowy. Silnik AI-26W o mocy 575/322 KM i zużyciu paliwa 320/225 G/KM/h. Przy prędkości 60 km/h śmigłowiec opyla proszkiem min. 8 ha w jednym locie. Średnica wirnika — 14,3 m, długość — 16,95 m, wysokość — 3,3 m. Ciężar własny — 1 750 kG, chemikalii — 440 kG, w locie — 2 370 kG. Prędkość max. — 140 km/h, robocza — 0 do 60 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2 500 m, dynamiczny — 5 000 m. Z lewej — usterzenie „Pliszki".



Nasz sprzęt był zgrupowany w okazałym pawilonie Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — PZL i obok niego. W pawilonie znajdował się osprzęt pokładowy, spadochrony, dwułopatowe śmigło przestawialne, silnik WN-3 a także modele polskich samolotów (PZL-101, PZL-102 „Kos", TS-8 „Bies", MD-12); szybowców („Jaskółka", „Czapla", „Bocian", „Mucha-100", „Mucha-Standard", „Gil", „Foka", „Zefir" i „Wampir-II") oraz śmigłowców (SM-1S i S-2). Szkoda tylko, że wnętrze pawilonu PZL zostało tak po macoszemu potraktowane pod względem oprawy plastycznej. Opracowane „na ponuro" z upiornymi chmurami-pierzynami było niestety chyba najbrzydszym wnętrzem na całych Targach.

Bardzo przyjemnie za to wypadło stoisko zewnętrzne, gdzie znajdowały się: śmigłowiec rolniczy SM-1Z, prototyp pierwszego polskiego szybowca metalowego M-3 „Pliszka" oraz samojezdna wyciągarka szybowcowa „Tur".

Warto też podkreślić, że śmigłowiec SM-1 oraz samolot „Kos" odbywały często loty pokazowe nad terenem Targów; podobno latał również PZL-101 i szybowce.

Jeśli chodzi o wystawców zagranicznych to ich działalność „czysto" lotnicza ograniczyła się do osprzętu radiowego w pawilonie NRF, Włoch i Holandii, silników tłokowych małej mocy i modelarskich w pawilonie USA i Włoch oraz prospektów w pawilonach Czechosłowacji i NRD.

Poza tym można było oczywiście znaleźć na Targach wiele ciekawych obrabiarek, materiałów plastycznych i stopowych, przyrządów pomiarowych i aparatury badawczej, a nawet maszyn drogowych — znajdujących zastosowanie w nowoczesnym lotnictwie i dziedzinach pokrewnych.

I jeszcze jeden element lotniczy Targów — tym razem dekoracyjny — balon na uwięzi w gali flagowej.

W SKRÓCIE O MTP

XXVIII Międzynarodowe Targi Poznańskie odbyły się w dniach 7—21.VI.1959 r., z udziałem wystawców z 47 państw. Teren Targów obejmował powierzchnię około 230 000 m², w tym około 100 000 m² powierzchni wystawowej. 15 dużych hal wystawowych, ponad 50 pawilonów i około 40 000 m² powierzchni stoisk na wolnym powietrzu. Powierzchnia zaplecza pomocniczego około 15 000 m². Długość dróg na terenie Targów: kołowych 4,5 km, kolejowych 0,5 km. Długość sieci elektrycznej 130 km. Ponad 600 aparatów telefonicznych. Pokazy sprzętu lotniczego w locie odbywały się na lotnisku poznańskim.

Opisy do zdjęć na okładce:

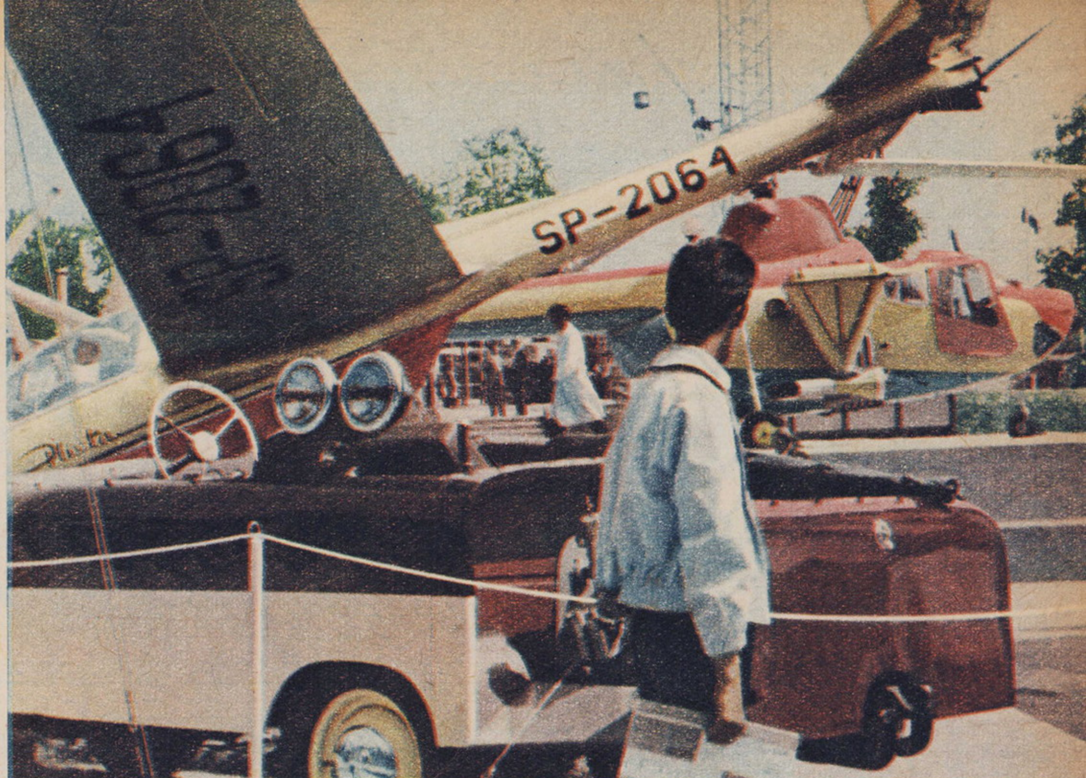
SZD-20X „WAMPIR-II"

SZYBOWIEC DOSWIADCZALNY O UKŁADZIE BEZOGONOWYM

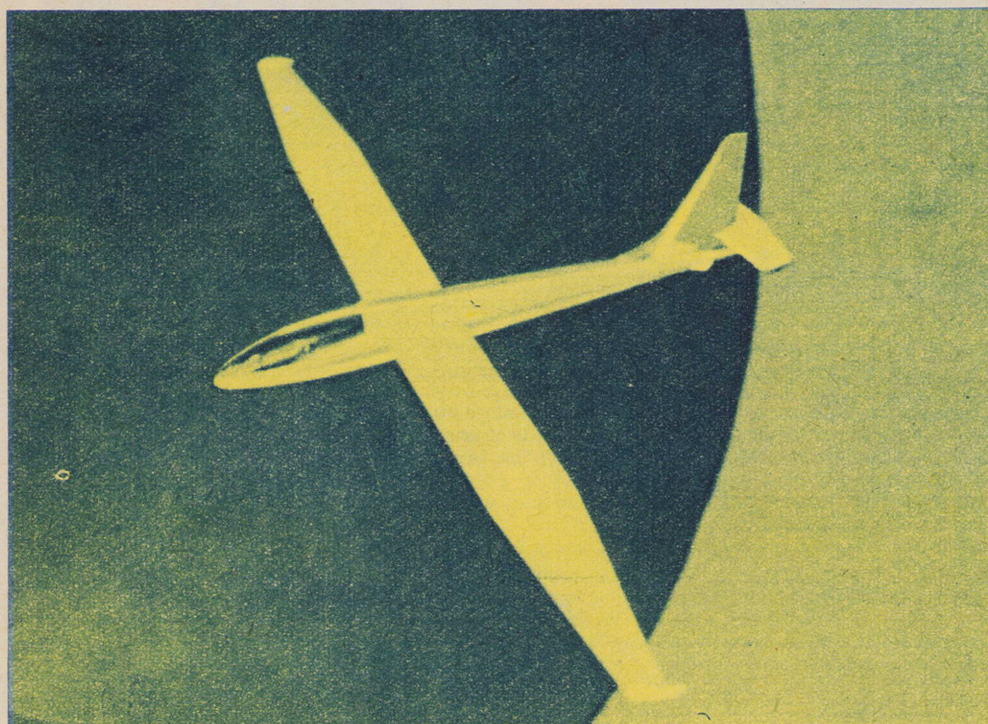
Rozpiętość — 15 m, ciężar — 160 kG, obciążenie powierzchni — 17,8 kG/m². Doskonałość — 25 przy prędkości lotu 83 km/h. Min. prędkość opadania — 0,8 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 200 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+4,5) i (—2).

SZD-24 „FOKA"

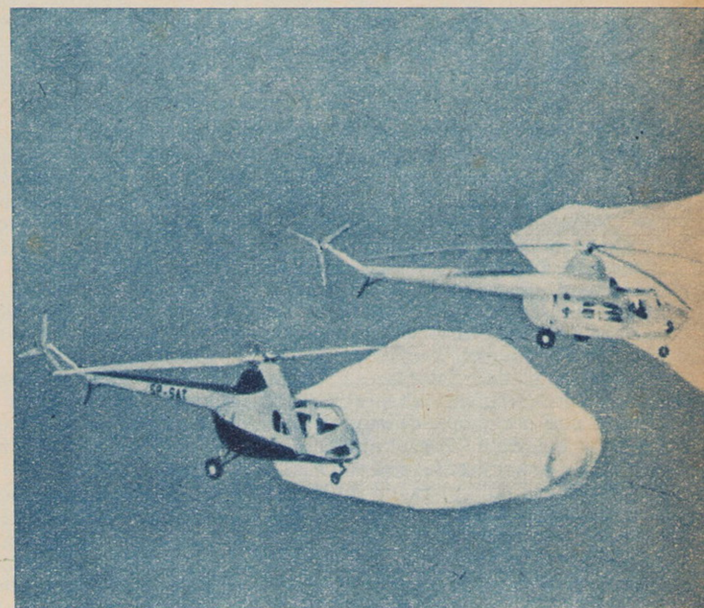
SZYBOWIEC ZAWODNICZY W KLASIE STANDARD Rozpiętość — 15 m, ciężar — 205 kG, obciążenie powierzchni — 24 kG/m². Max. doskonałość — 32 przy prędkości lotu 79 km/h. Min. prędkość opadania — 0,65 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 240 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+6) i (—3).



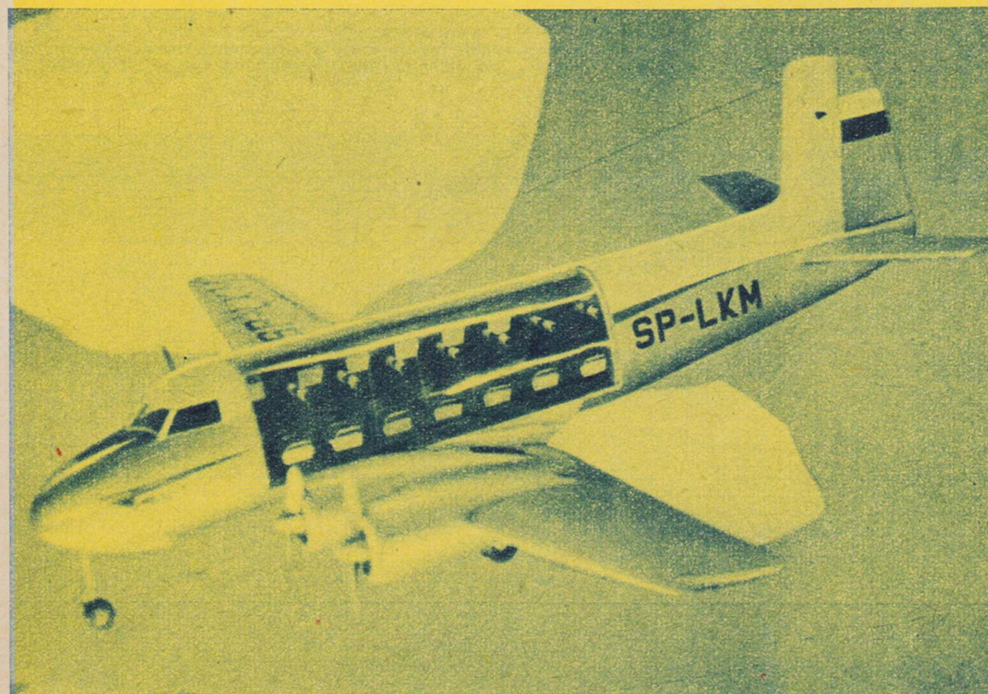
Samojezdna wyciągarka szybowcowa SW-4 „Tur". Silnik czterosuwowy S-47 z zapłonem iskrowym. Moc — 105 KM. Długość liny — 1 500 m. Pojazd jest zaopatrzony w układacz liny i nożyce uchylne. „Tur" może holować szybowce 1 i 2-miejscowe. W głębi — „Pliszka" i SM-1Z.



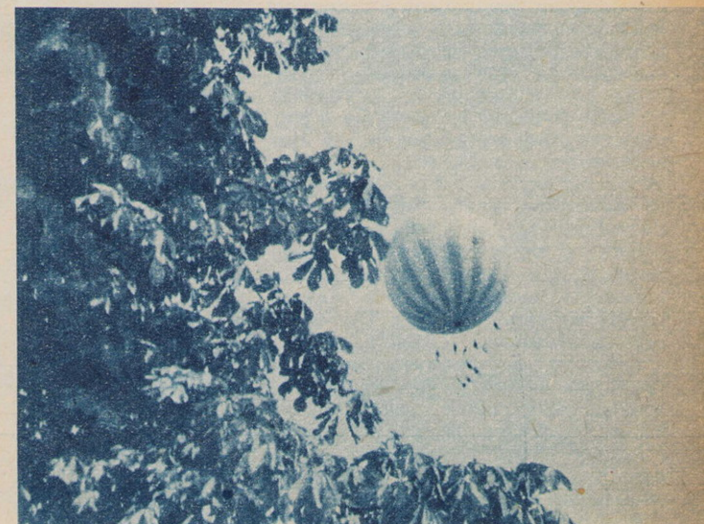
Szybowiec zawodniczy w klasie otwartej SZD-19-2 „Zefir". Rozpiętość — 17 m, ciężar — 390 kG, obciążenie pow. — 27,5 kG/m². Doskonałość — 32 przy 90 km/h. Min. prędkość opadania — 0,7 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 220 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+5,5) i (—3,5). Szybowiec znajduje się w budowie.



Śmigłowce PZL: na pierwszym planie 5-miejscowy pasażerski S-2. Silnik AI-26 W. Średnica wirnika — 14,3 m, długość — 16,95 m, wysokość — 3,3 m, szerokość kadłuba — 1,6 m. Ciężar własny — 1 815 kG, handlowy — 625 kG, w locie — 2 440 kG. Prędkość max. (2 000 m) — 160 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2 000 m, dynamiczny — 4 000 m. Zasięg — 350 km, max. — 450 km. Na drugim planie — sanitarny SM-1S do przewozu 2 chorych, lekarza i pilota. Wymiary i silnik jak SM-1Z. Ciężar własny — 1 900 kG, użyteczny — 545 kG, w locie — 2 445 kG. Prędkość max. (2 000 m) — 140 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2 000 m, dynamiczny — 4 000 m. Zasięg 320 km.



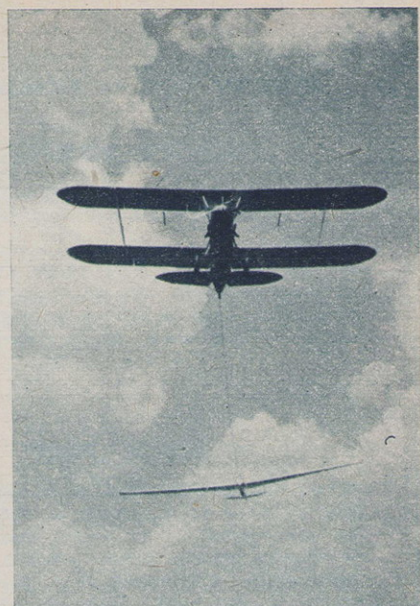
Pierwszy polski 4-silnikowy samolot komunikacyjny MD-12. (Model z wykrojem pokazującym wnętrze kabiny pasażerskiej). Samolot znajduje się w budowie.



Balon na uwięzi w gali flagowej, unoszący się nad terenem Targów.



Szef służby meteorologicznej V SMP mgr Stanisław Salomonik (z prawej przy mapie synoptycznej) zapoznaje zawodników przed startem do konkurencji z przewidywaną sytuacją meteorologiczną. Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI



Poczciwe i zasłużone CSS-y są i będą zapewnie jeszcze u nas długo „ozdobą" każdych mistrzostw szybowcowych.

JUBILEUSZOWE MISTRZOSTWA

W chwili gdy piszę te słowa (czwartek — 11 czerwca), od otwarcia Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie minęło zaledwie cztery dni i znane są dopiero oficjalne wyniki pierwszej konkurencji — przelotu otwartego (podajemy je na innym miejscu). Jedna konkurencja — to jeszcze za mało, aby wysnuwać jakiekolwiek wnioski i analizować poziom mistrzostw, zwłaszcza, że w tym roku (tytułem eksperymentu) trwają one o tydzień dłużej, tj. pełne trzy tygodnie. Poczekajmy więc z tym do zakończenia zawodów. Tu natomiast chciałbym rzucić kilka refleksji, które nasuwa ta impreza.

Są to bez wątpienia mistrzostwa jubileuszowe. Odbywają się one bowiem już po raz piąty i w roku jubileuszowym, w którym nasza Ojczyzna — Polska Ludowa obchodzi swe piętnastolecie. Piętnaście lat w życiu narodu to co prawda niewiele, jednakże ogromu wydarzeń, jakie przeżywało nasze szybownictwo w ciągu tych kilkunastu lat, nie można porównać z żadnym innym analogicznym okresem w historii lotnictwa w Polsce.

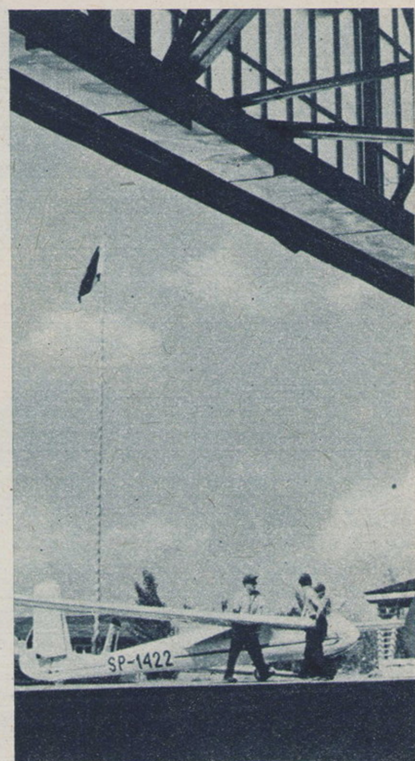
Leszno, jako ośrodek szybowcowy, liczy sobie niewiele ponad 7 lat, jako Centrum Szybowcowe natomiast działa zaledwie parę miesięcy; i w tym stosunkowo krótkim okresie swego życia było widownią: trzykrotnie szybowcowych mistrzostw Polski i dwukrotnie zawodów o charakterze międzynarodowym (w tym mistrzostw świata). Nie da się tak łatwo policzyć już, ile ustanowiono tu rekordów krajowych i świata. Określamy też nieraz Leszno jako „Mekkę" szybownictwa polskiego. Słusznie, ale — nie odbierając nic z zasług obecnego Centrum — przypomnijmy przy tej okazji Żar, który był tą pierwszą „Mekką", gdzie w pierwszych, trudnych powojennych latach rodziło się przy niebywałym entuzjaźmie szybownictwo Polski Ludowej. Drogi rozwojowe polskiego sportu szybowcowego w naszym piętnastoleciu prowadzą właśnie od Żaru do Leszna.

Jest niewątpliwie wiele symboliki w tym, że obecny gospodarz Centrum w Lesznie, a zarazem kierownik V mistrzostw sympatyczna pani Irena Kempówna-Zabiełło, ustanowiła właśnie na Żarze pierwszy międzynarodowy rekord szybowcowy dla Polski Ludowej. Na Żarze odbyły się pierwsze po wojnie, a siódme z kolei krajowe zawody szybowcowe. One utorowały drogę następnym tego rodzaju imprezom ogólnopolskim, podnosząc je począwszy od 1953 roku do rangi mistrzostw. Tegoroczna batalia szybowników w Lesznie jest już czternastą z kolei ogólnopolską imprezą szybowcową w Polsce. Z tych czternastu — osiem odbyło się już w Polsce Ludowej. Ma to też swoją wymowę.

Spójrzmy jeszcze krótko na ludzi — pilotów, którzy biorą udział w mistrzostwach w Lesznie. Przeważająca większość z nich, kiedy przeszło dziesięć lat temu padały na Żarze pierwsze rekordy, jeszcze nie latała albo stawiała swe pierwsze kroki w powietrzu. Dziś wszyscy oni to kwiat polskiego szybownictwa — znakomici piloci wyczynowi. Są wśród nich rekordziści Polski i świata, posiadacze najwyższych, diamentowych odznak, piloci, którzy godnie reprezentowali już nieraz nasze barwy w zawodach międzynarodowych. W minionym piętnastoleciu wyrosły u nas nowe, młode kadry znakomitych pilotów, które postawiły nasz sport szybowcowy w rzędzie czołowych potęg na świecie w tej dziedzinie.

I nikt zaprzeczyć nie zdoła, że to wszystko co się u nas działo na drodze od Żaru do Leszna, nasze wszystkie sukcesy w szybownictwie jakie zanotowaliśmy w czasie 15 lat istnienia Polski Ludowej, zawdzięczamy ustrojowi, który budujemy w naszym kraju — socjalizmowi.

Wniosek taki z tegorocznych mistrzostw nasuwa się już teraz jako pierwszy. Następne wyciągniemy przy rozważaniach nad tabelą wyników końcowych. (kon.)

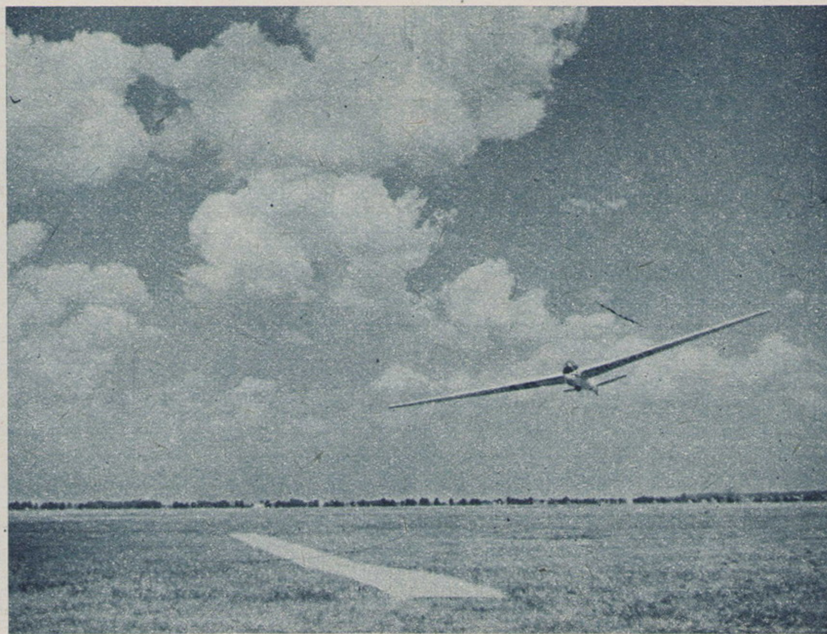


Przed hangarem Centrum w Lesznie. Montaż „Jaskółki", na której startuje Andrzej Brzuska.

Pilot austriacki Johann Fritz (w kabinie) startuje w SMP jako jedyny z zawodników zagranicznych na własnym sprzęcie — Mg-23.



Józef Pieczewski (Aeroklub Łódzki) melduje się z „fasonem" na „Jaskółce" nad taśmą mety w Lesznie, po przeleceniu 100-kilometrowego trójkąta.



ARAL RD-02 „EDELWEISS" ● FRANCJA

RUCH konstrukcyjny w dziedzinie samolotów lekkich jest we Francji bardzo ożywiony i coraz to słyszymy o jakiejś nowej konstrukcji. Niedawno w Rouen powstała niewielka wytwórnia: Ateliers Rouennais d'Aviation Legere, gdzie przystąpiono do opracowania projektu niewielkiego samolotu turystycznego, nazwanego „Edelweiss". Samolot jest już na ukończeniu i zapewne niedługo rozpocznie próby w locie.

„Edelweiss" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej, zaprojektowanym przez Doruble. Charakterystyczną cechą jest brak jakiejkolwiek części spawanej — wszystkie elementy są nitowane.

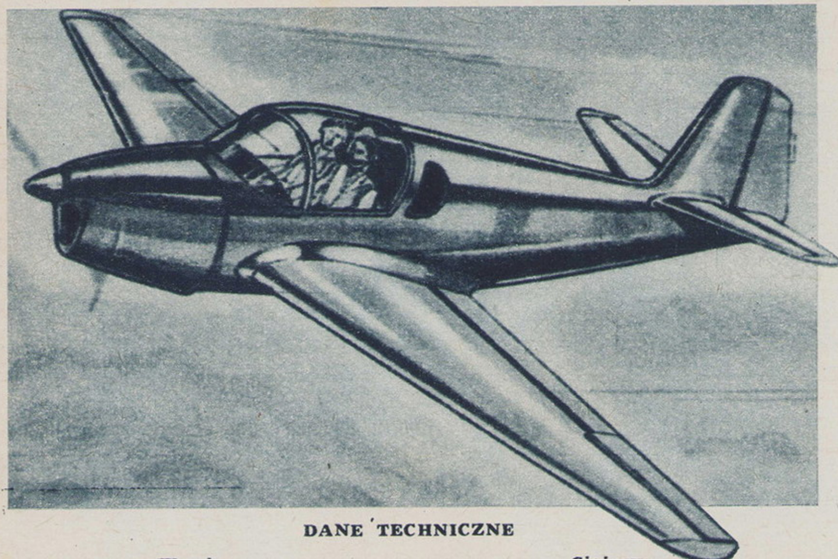
Płat konstrukcji jednodźwigarowej, całkowicie kryty blachą, charakteryzuje się znacznym wzniosem i dość dużą zbieżnością. Profil z rodziny NACA 230, grubość u nasady 17%, na końcach 9%. Klapy szczelinowe o dość dużej powierzchni.

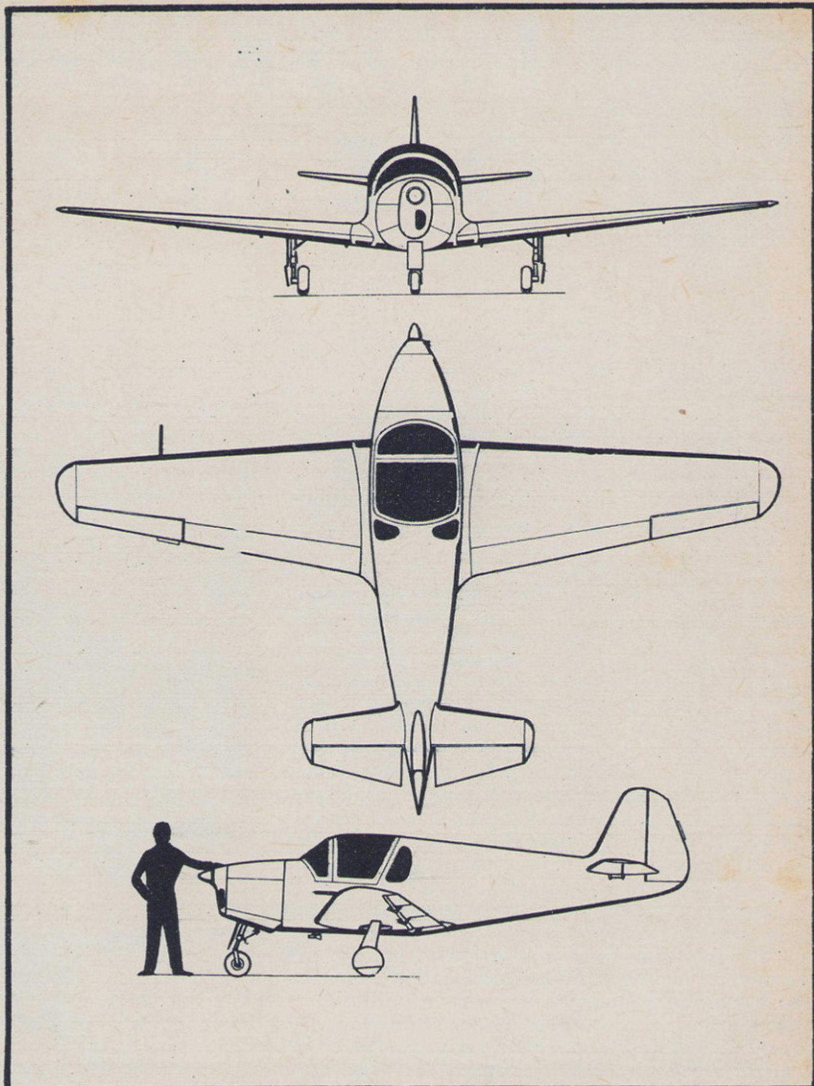
Skorupowy kadłub mieści nad płatem obszerną, dwumiejscową kabinę (miejsca obok siebie). Sterowanie z obu miejsc (dwuster) systemem linek.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości tworzy niewielki wznios. Konstrukcja usterzenia jednodźwigarowa, pokrycie metalowe, podobnie jak w przypadku skrzydeł.

Podwozie trójkołowe, wciągane w locie. Podwozie główne o dużym rozstawie kół wciągane w skrzydła, przednie do kadłuba pod silnik. Amortyzacja przy pomocy krążków gumowych.

Silnik rzędowy czterocylindrowy o mocy 65 KM (typ nieustalony), zawieszony na łożu z nitowanych rur stalowych. (JS)

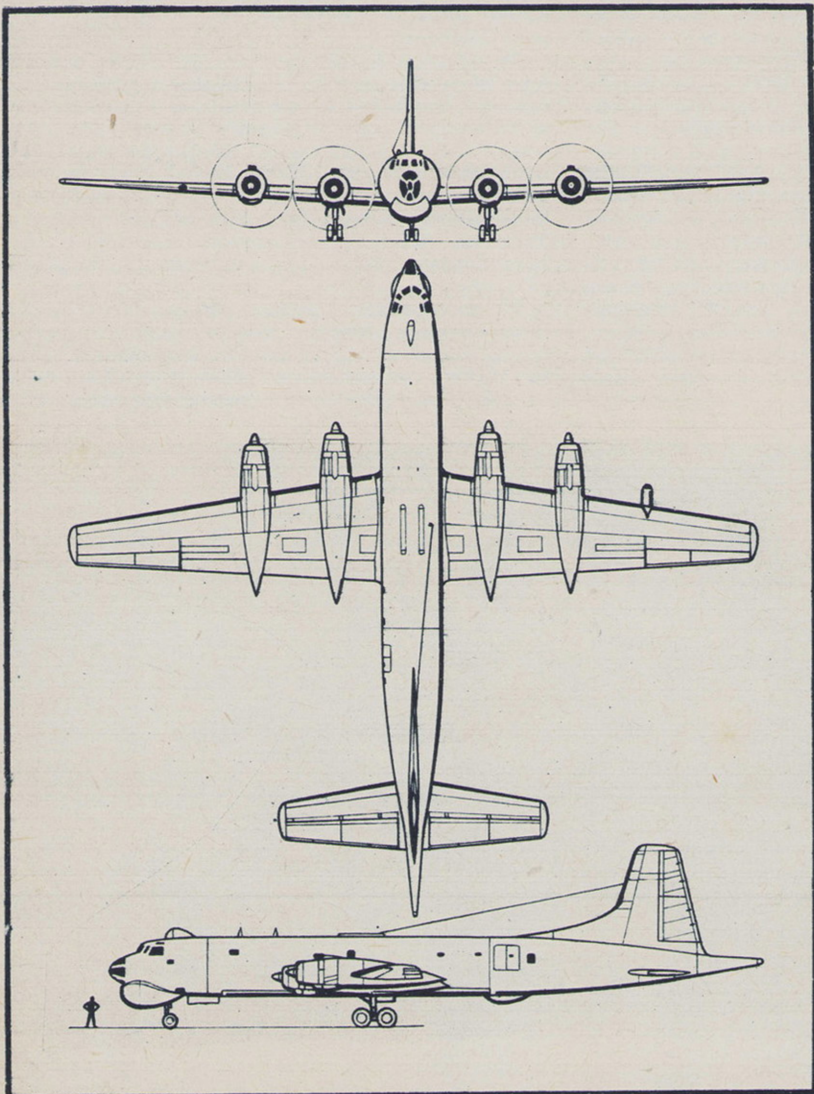




DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	8,62 m	Ciężar własny	—	284 KG(!)
Długość	—	5,875 m	Ciężar w locie	—	520 kG
Wysokość	—	2,350 m	**Osiągi:** Brak danych		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CANADAIR CL-28 „ARGUS" ● KANADA

OPISYWANY niedawno w „SP" samolot CL-44 nie jest jedyną kanadyjską przeróbką angielskiej „Britannii". Zakłady Canadair budują również seryjnie wersję morsko-patrolową pod nazwą CL-28 „Argus"'. Samolot ten, przystosowany do długotrwałych lotów, jest uzbrojony w bomby, miny głębinowe, torpedy, a także może zabierać pociski kierowane. Przeróbka samolotu komunikacyjnego na samolot bojowy wymagała dużej ilości zmian, toteż „Argus" różni się znacznie od „Britannii". Najwięcej zmian widać w kadłubie, gdzie zastosowano liczne anteny radarowe i radiowe. Zasadniczej zmianie uległ również system napędowy, gdyż zamiast silników turbośmigłowych zastosowano silniki tłokowe, lepiej przystosowane do długich lotów patrolowych na małej wysokości.

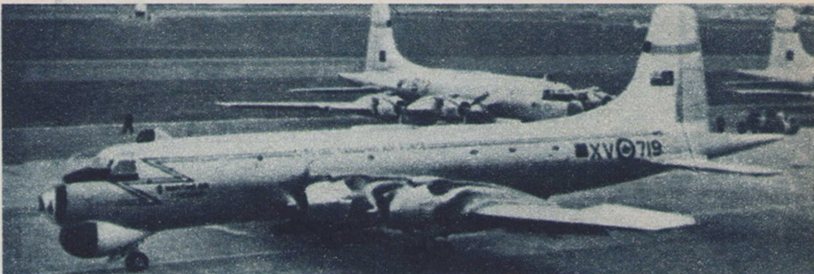
CL-28 „Argus" jest czterosilnikowym dolnopłatem. Jego załoga w locie bojowym składa się z 15 ludzi: 3 pilotów, 3 nawigatorów, 2 mechaników i 7 radarzystów.

Płat „Argusa" stosunkowo najmniej różni się od swego wzorca. Mechanizacja skrzydeł składa się z klap dwuszczelinowych na dużej części rozpiętości. Oprócz lotek zastosowano spoilery. Wnętrze skrzydeł zostało wykorzystane jako zbiorniki integralne.

W kadłubie znajduje się wygodne pomieszczenie dla załogi wraz z kuchnią i sypialnią. W dolnej części kadłuba mieszczą się komory bombowo-torpedowe. Pod przednią częścią umieszczona jest duża obrotowa antena radarowa, a na ogonie — wykrywacz magnetyczny.

System wciągania podwozia głównego jest mniej skomplikowany niż w „Britanni", gdyż brak dysz wylotowych silników pozwolił na wciąganie w gondole czterokołowych wózków podwozia, bez dodatkowego ich przekręcania.

Jako napęd służą cztery silniki tłokowe turbosprzężone (z małymi turbinami wykorzystującymi energię spalin) typu Wright R-3350 TC 981 EA-1 o mocy 3 400 KM każdy (3 700 KM z wtryskiem wody). Śmigła przestawialne Curtis-Wrigth. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	43,3 m	Prędkość max. (długotrwała)	—	460 km/h
Długość	—	39,1 m	Prędkość przelotowa	—	370 km/h
Wysokość	—	11,2 m	Prędkość wznoszenia (3 silniki)	—	2,4 m/sek
Powierzchnia nośna	—	190 m²	Zasięg (max.)	—	6 000 km
Wydłużenie	—	9,76	Czas trwania lotu	—	11 h
Ciężary:			Start na przeszkodę 15 m	—	1 350 m
Ciężar własny	—	36 750 kG	Lądowanie znad przeszkody 15 m	—	800 m
Ciężar w locie	—	67 000 kg			
Obciąż. powierzchni	—	350 kG/m²			



MOSKIEWSKIE OBRADY FAI

TADEUSZ REJNIAK

TEGOROCZNĄ 52-gą Konferencję Generalną FAI, którą w dniach od 25 do 31 maja gościł w Moskwie Centralny Aeroklub ZSRR im. W.P. Czkałowa, cechował nastrój dużej pracowitości jej uczestników. Pomimo, że oficjalnych delegacji aeroklubów narodowych było w Moskwie w sumie o dwie mniej niż w ubiegłym roku w Los Angeles, to jednak posiedzenia tegorocznej konferencji były — jak odniosłem wrażenie — bardziej wypełnione dyskusjami i wymianą poglądów na poszczególne tematy, jej uczestnicy chyba liczniej jak w ubiegłym roku zabierali głos w obradach i właściwie treść obrad z pewnym trudem zmieściła się w przewidzianym dla nich programem konferencji czas.

Główną tego przyczyną były na pewno same tematy porządku obrad, gdyż wiele z nich bardzo żywotnie obchodziło poszczególne aerokluby narodowe. Wydaje się jednak, że niezależnie od tego wiele delegacji miało w tym roku w ogóle bardziej aktywny stosunek do obrad konferencji, aniżeli w roku ubiegłym. Jeśli moje spostrzeżenie w tym względzie jest słuszne, to świadczy ono niewątpliwie na korzyść ożywienia ogólnej działalności Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

W konferencji w Moskwie wzięły udział delegacje aeroklubów narodowych następujących krajów: Austria, Belgia, Bułgaria, Czechosłowacja, Ekwador, Finlandia, Francja, Holandia, Indie, Islandia, Izrael, Japonia, Jugosławia, Kanada, Kolumbia, Korea Północna, Meksyk, Monaco, Niemiecka Republika Federalna, Nowa Zelandia, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy, USA i Związek Radziecki. Poza tym uczestniczył w niej także prezes Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV, która jest członkiem FAI, a jako obserwatorzy uczestniczyli przedstawiciele: Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO i Międzynarodowej Federacji Astronautycznej — IAF.

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej był reprezentowany w obradach konferencji generalnej przez delegację w osobach prezesa Aeroklubu PRL — wiceministra Stefana Antosiewicza, wiceprezesa Michała Goszczyńskiego, dyrektora Krzysztofa Donigiewicza i piszącego te słowa. Poza tym szef służby Aeroklubu PRL dr Jerzy Bibrich uczestniczył w posiedzeniach międzynarodowej komisji medyczno-fizjologicznej FAI, która równolegle z komisją sportową FAI obradowała w Moskwie przed konferencją generalną.



Prezydent FAI p. Jacqueline Cochran wręcza sławnemu konstruktorowi lotniczemu Andrzejowi Tupolewowi Złoty Medal FAI. Z prawej — marszałek lotnictwa Zaworonkow. Zdjęcia: G. DRAGUNOW (8)

OD SAMOLOTÓW TUPOLEWA DO BALETU CZAJKOWSKIEGO

Wszystkie posiedzenia konferencji generalnej i poprzedzających je komisji gospodarze obrad ulokowali w okazałych salach Domu Związków ZSRR, stojącego w centrum Moskwy, niedaleko Kremla. W sali kolumnowej tego gmachu odbyło się oficjalne otwarcie obrad, któremu gospodarze nadali szczególnie uroczysty charakter. Poza delegatami i gośćmi konferencji salę wypełniło kilkaset przedstawicieli społeczeństwa Moskwy i różnych miejscowych organizacji, przy czym balkony tłumnie zajęła młodzież. W prezydium uroczystości, obok przedstawicieli władz FAI z jej prezydentem panią Jacqueline Cochran na czele, zasiedli marszałkowie Związku Radzieckiego Budionnyj, Wierszynin i Żaworonkow, przewodniczący DOSAAF — generał Biełow i sławny konstruktor lotniczy Tupolew.

W imieniu Centralnego Aeroklubu ZSRR powitał zebranych jego prezes Stiepanow, po czym przemówienia powitalne wygłosili marszałek lotnictwa Żaworonkow i prezydent FAI pani Cochran.

Po odczytaniu przygotowanego przez dyrektora generalnego FAI — Gillmana sprawozdania z działalności aeroklubów narodowych w minionym roku, nastąpiła uroczystość wręczenia medali i dyplomów. Wśród entuzjastycznych oklasków sali Złoty Medal FAI za rok 1958 odebrał z rąk pani Cochran zasłużony konstruktor samolotów radzieckich Andrzej Tupolew, który zrewanżował się, dekorując prezydenta FAI złotą miniaturą samolotu „Tu-104".

W zastępstwie nieobecnych na konferencji Amerykanina Waltera Irwina, któremu przyznany został Medal de la Vaulx i Niemca Wolfa Hirtha, odznaczonego Medalem Lilienthala za rok 1958, odebrali te odznaczenia przewodni-

W ciągu dwóch dni poprzedzających otwarcie 52 Konferencji Generalnej FAI odbywały się posiedzenia komisji sportowej FAI. W obradach tej komisji delegacja polska uczestniczyła w charakterze obserwatorów. Na zdjęciu — delegaci polscy siedzą z prawej strony.



czący delegacji aeroklubów narodowych USA i NRF. Przewodniczący delegacji odbierali też dyplomy Paul Tissandier, nadane przez FAI zasłużonym działaczom poszczególnych aeroklubów narodowych. Zostały więc uroczyście przekazane dyplomy między innymi dla czterech działaczy polskiego lotnictwa sportowego, mianowicie dla Zbigniewa Burzyńskiego, Włodzimierza Humena, Leopolda Kwiatkowskiego i Witolda Rychtera.

Uroczystość otwarcia konferencji przeciągnęła się do późnej nocy, gdyż po części oficjalnej nastąpiła bogata część artystyczna, w której wybitni artyści zaprezentowali cały wachlarz dorobku sztuki scenicznej i estradowej Związku Radzieckiego.



Uczestnicy Konferencji Generalnej FAI podczas zwiedzania Kremla.

CZTERECH NOWYCH CZŁONKÓW

Jednym z pierwszych punktów roboczego posiedzenia konferencji była sprawa afiliowania nowych członków FAI. Podania o afiliację wniosły: Aeroklub Centralny Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Królewska Federacja Marokańska Sportów Lotniczych, Stowarzyszenie Szybowcowe Afryki Centralnej i Instytut Lotnictwa Cywilnego Korei Południowej.

Trzy pierwsze organizacje lotnicze uzyskały jednogłośną aprobatę konferencji generalnej na afiliację z tym, że aerokluby Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i Maroka uznane zostały członkami rzeczywistymi czyli pełnoprawnymi, a aeroklubowi Afryki Centralnej przyznano prawa członka stowarzyszonego.

Dłuższą dyskusję i wiele sprzeciwów wywołała natomiast prośba o przyjęcie do FAI instytutu lotniczego Korei Południowej. Sprawa ta była już rozpatrywana na zeszłorocznej konferencji w Los Angeles, gdzie powzięto decyzję zażądania od tej organizacji dodatkowych dokumentów stwierdzających charakter jej działalności. Dokumenty te zostały wprawdzie nadesłane do biura FAI, jednakże wobec nieobecności przedstawicieli tej organizacji zarówno w Los Angeles jak i w Moskwie liczni uczestnicy konferencji mieli nadal obiekcje czy można ten instytut uznać organizacją lotnictwa sportowego. Po przewlekłej dyskusji rozstrzygnięto kwestię drogą głosowania, w którym ostatecznie przyjęto Instytut Lotnictwa Cywilnego Korei Południowej w poczet członków rzeczywistych FAI.

Tak więc Międzynarodowa Federacja Lotnicza zrzesza obecnie aerokluby narodowe 55 krajów. Nie wiadomo jednak czy liczba długo się utrzyma, bo...

DŁUŻNICY BĘDĄ SKREŚLENI

Taką dyskusję podjęto jednogłośnie po przedyskutowaniu sytuacji aeroklubów narodowych krajów Ameryki Południowej. W niektórych z tych krajów istnieje po kilka organizacji lotniczych, pretendujących się do miana oficjalnego reprezentanta sportu lotniczego danego kraju na forum międzynarodowym. Organizacje te są wzajemnie w stosunkach antagonistycznych, działalność rzeczywistych aeroklubów narodowych w tych krajach traci autorytet, bądź też zupełnie zanika, FAI nie wie z kim ma w ogóle rozmawiać, a efekt tego stanu rzeczy jest taki, że składki członkowskie z tych krajów od dłuższego już czasu nie wpływają. Aeroklub Argentyny na przykład zalega ze składkami od czterech lat, Wenezueli od trzech, a aerokluby Brazylii, Chile, Ekwadoru i Urugwaju mają również pewne zaległości.

Na zeszłorocznej konferencji w Los Angeles Aeroklub Meksyku podjął się misji wyjaśnienia sytuacji w tych krajach. Przedstawiciele Aeroklubu Meksyku odwiedzili w ciągu roku wszystkie aerokluby narodowe Ameryki Południowej, lecz misja ta nie przyniosła spodziewanych rezultatów.

W tej sytuacji postanowiono wprowadzić do statutu FAI odpowiednią poprawkę, która dawałaby możność dyrektorowi generalnemu FAI konsekwentnego skreślania z listy członków tych aeroklubów narodowych, których zaległość w uiszczaniu składek przekroczy okres jednego roku.

SKŁADKI — GŁOSY

Głównym motorem tej ważkiej decyzji jest ogólnie trudna sytuacja finansowa FAI. Przedstawił ją skarbnik FAI Jean Bleriot, referując jednocześnie projekt opracowany przez podkomisję biura FAI w sprawie nowego systemu ustalania składek członkowskich i rozdziału głosów pomiędzy poszczególnych członków FAI.

W dotychczasowym systemie liczbę głosów od 1 do 4 przyznawała poszczególnym aeroklubom narodowym konferencja generalna, biorąc za podstawę rzeczywistą działalność tych klubów. Od liczby przyznanych głosów zależała z kolei wysokość składki członkowskiej. Aeroklub PRL na przykład miał na równi z aeroklubami ZSRR, USA Francji i innymi dużymi klubami 4 głosy, płacąc taką samą jak one wysoką składkę roczną. Ponieważ jednak większość aeroklubów dysponowała jednym lub dwoma głosami — ich składki były stosunkowo niskie i nie dawały odpowiedniego zasilenia budżetowi FAI.

Nowy projekt zakłada podział wszystkich aeroklubów narodowych w zależności od ich zakresu działania na 6 kategorii, dla których zostają ustalone wysokości składek. Głosy natomiast zostają rozdzielone od 1 do 3 w ten sposób, że kluby zaliczone do pierwszej i drugiej kategorii otrzymają po 1 głosie, trzeciej i czwartej po 2 głosy, piątej i szóstej po 3 głosy. I tak na przykład do kategorii piątej z trzema głosami zaliczone zostały aerokluby Anglii, Francji, NRF, Polski i Włoch, które mają płacić 281 000 franków francuskich rocznej składki, a aerokluby USA i ZSRR zaliczono do najwyższej, szóstej kategorii ze składką roczną 450 000 fr. fr., pomimo, że będą one miały też tylko 3 głosy.

Istotą tego systemu jest przy tym możność indywidualnego deklarowania przez poszczególne aerokluby narodowe, w zależności od ich możliwości finansowych, członkostwa w odpowiednio większej kategorii składkowej, z korzyścią dla liczby przysługujących głosów. Zrobił to na przykład Aeroklub Czechosłowacji, przepisując się z kategorii czwartej do piątej, aby uzyskać prawo do 3, zamiast do 2 głosów.

Po dłuższej dyskusji konferencja generalna przyjęła w głosowaniu zasadę tego systemu i będzie on obowiązywał od przyszłego roku.

AEROKLUB PRL W KOMISJI STATUTOWEJ FAI

Delegacja Aeroklubu USA zgłosiła na konferencji propozycje wprowadzenia pewnych zmian i poprawek do statutu FAI, który w niektórych postanowieniach uległ zdeaktualizowaniu. Ponieważ w toku obrad konferencji powzięte zostały między innymi uchwały wyma-

DOKOŃCZENIE NA STR. 10





Jacqueline Cochran po wylądowaniu w Moskwie, we wnukowskim porcie lotniczym.



Uroczyste otwarcie obrad 52 Konferencji Generalnej FAI w sali kolumnowej Domu Związków w Moskwie. W prezydium obok przedstawicieli władz FAI, z jej przewodniczącym p. Jacqueline Cochran na czele, zasiedli marszałkowie Zaworonkow, przewodniczący DOSAAF — gen. Biełow i słynny konstruktor A. Tupolew.

gające również zmian statutowych, postanowiono nie rozpatrywać osobno propozycji amerykańskich, lecz powołać specjalną komisję, która przygotuje całokształt uzupełnień statutu FAI i przedstawi je do zatwierdzenia konferencji generalnej w przyszłym roku.

Do komisji tej, która zbierze się na posiedzeniu roboczym w Paryżu nie później jak za 3 miesiące, wybrane zostały aerokluby narodowe Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Polski, USA i ZSRR.

MIĘDZYNARODOWI SĘDZIOWIE

Aeroklub Jugosławii już od dawna, a ostatnio także Aeroklub ZSRR lansowały wniosek, aby wszystkie międzynarodowe imprezy sportowe FAI były sędziowane przez komisje sędziów różnych narodowości. Ta niewątpliwie piękna idea budziła jednak w dyskusji wiele obiekcji od strony trudności organizacyjnych i finansowych. Chcąc na przykład przeprowadzić w jakim kraju międzynarodowe zawody szybowcowe, trzeba byłoby w myśl tej idei zaangażować do komisji sportowej zawodów sztab specjalistów z różnych aeroklubów narodowych, pokryć koszty ich przejazdów i pobytu na miejscu zawodów, a potem borykać się trudnościami wielojęzyczności, na pewno nie ułatwiającej sprawnego funkcjonowania komisji.

W wyniku długich sporów i dyskusji na ten temat ustalono ostatecznie, że na podstawie zgłoszeń kandydatów z poszczególnych aeroklubów narodowych FAI opublikuje listę międzynarodowych sędziów lotniczych. Międzynarodowe komisje sędziowskie obowiązywać będą jednak tylko na zawodach o charakterze mistrzostw świata. Na wszystkie inne zawody międzynarodowe ich organizatorzy będą mogli zapraszać zagranicznych sędziów z listy FAI wg swoich chęci i możliwości.

WYBORY, CZYLI STARE WŁADZE — NOWYMI

Jak nie trudno było przewidzieć wybory władz FAI nie przyniosły żadnych rewelacji, nie było bowiem żadnych istotnych powodów po temu, żeby oczekiwać w składzie władz jakichś zasadniczych zmian. Prezydentem FAI wybrana została ponownie pani Jacqueline Cochran, I wiceprezydentem Francuz Jacques Allez, skarbnikiem Jean Bleriot, a dyrektorem generalnym H. R. Gillman.

Również skład Biura FAI nie uległ zmianie i weszli w nie poza prezydentem i I wiceprezydentem FAI przedstawiciele aeroklubów narodowych: Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Szwajcarii, USA i ZSRR.

Natomiast w wyborach Wiceprezydentów FAI, które odbywały się w głosowaniu tajnym, zaszły dwie istotne zmiany. Zgodnie ze statutem FAI wiceprezydentów wybiera się rokrocznie piętnastu spośród członków Rady Administracyjnej FAI, którą stanowią zgłoszeni przedstawiciele poszczególnych aeroklubów narodowych. Z zeszłorocznej listy wiceprezydentów wyeliminowane zostały w głosowaniu tegorocznej konferencji dwa nazwiska, mianowicie J. Foltman (Dania) i C. Robles Ochoa (Meksyk). **W ich miejsce wybrani zostali wiceprezydentami FAI Stefan Antosiewicz (Polska) i Karel Grepl (Czechosłowacja).**



W dniu zakończenia konferencji na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa w Tuszyno odbyły się pokazy lotnicze. Na zdjęciu — trójka pilotów uczestniczących w pokazach: Wiktor Machow, Wasilij Ochońko i Wladimir Ratow.

Tak więc lista krajów, których przedstawiciele zostali wiceprezydentami FAI na rok 1959/60 przedstawia się w **kolejności liczby uzyskanych głosów** następująco: Francja, USA, Anglia, Belgia, ZSRR, Holandia, **Polska**, Szwecja, NRF, Włochy, Szwajcaria, Jugosławia, Austria i Hiszpania.

Wybór Prezesa Aeroklubu PRL w poczet wiceprezydentów FAI, a zwłaszcza jego wysoka lokata w wynikach głosowania, jest wyraźnym dowodem autorytetu i sympatii jakimi Aeroklub PRL cieszy się na forum FAI. Jest to efekt aktywnego na przestrzeni ostatnich trzech lat udziału naszego aeroklubu w pracach FAI, a także efekt dobrej oceny, jaką na forum FAI zyskały przeprowadzone przez Aeroklub PRL VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie.

ZA ROK W BARCELONIE

O prawo zorganizowania w przyszłym roku kolejnej 53-ej Konferencji Generalnej FAI ubiegały się aerokluby narodowe Hiszpanii, Meksyku i Monaco. Ponieważ Aeroklub Hiszpanii już w ubiegłym roku w Los Angeles deklarował swoje chęci w tym względzie i ustąpił pierwszeństwa Centralnemu Aeroklubowi ZSRR, więc po krótkiej dyskusji na ten temat również w tym roku w Moskwie obyło się bez głosowania. Aerokluby Meksyku i Monaco wycofały swoje kandydatury i konferencja generalna jednogłośnie przyjęła zapowiedzenie Hiszpanii, że w 1960 r. konferencja generalna odbędzie się w Barcelonie.

OPRAWA

W moim sprawozdaniu z moskiewskich obrad FAI omawiam w tej chwili tylko najistotniejsze tematy roboczych posiedzeń konferencji generalnej, pomijając na razie zarówno obrady komisji sportowej jak i spostrzeżenia z kuluarowych rozmów naszej delegacji z przedstawicielami innych aeroklubów narodowych.

Nie mogę jednak skończyć sprawozdania bez wspomnienia raz jeszcze przynajmniej paroma zdaniami bardzo uroczystej i poważnej oprawy oficjalnej, jaką konferencji przydali jej gospodarze.

Bez mała nie było w Moskwie dnia, w którym uczestnicy konferencji nie byliby podejmowani przez dostojników władz państwowych Związku Radzieckiego. Na specjalnych bankietach przyjmowali ich marszałkowie Związku Radzieckiego Zaworonkow, Wierszynin i Żigariew oraz przedstawiciele najwyższych władz ZSRR, wicepremierzy Kozłow i Mikojan. Atmosfera tych przyjęć była nadzwyczaj serdeczna i pełna życzliwości ze strony gospodarzy. Szczególną sympatię uczestników konferencji zjednał sobie przy tym wicepremier Mikojan. Ten poważny mąż stanu, a zarazem czarujący człowiek o niepospolitym poczuciu humoru, sprawił swoim przemówieniem w czasie jednego z przyjęć, że udekorowanie go honorową odznaką FAI nie było chyba zwykłą formalnością kurtuazyjną.

W sumie trzeba otwarcie powiedzieć, że organizatorom moskiewskiej konferencji FAI należą się gratulacje. Między innymi i za pokazy lotnicze przeprowadzone w dniu zakończenia obrad na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR w Tuszyno.

TADEUSZ REJNIAK

Prezydent FAI p. Jacqueline Cochran przyleciała na obrady 52 Konferencji Generalnej własnym samolotem Lockheed „Star", przebywając po drodze Atlantyk. Na zdjęciu — maszyna p. Cochran w porcie lotniczym Moskwy — Wnukowo.



KAMMHUBER uśmiecha się

MARCIN ZATOŃSKI

WSPOMNIENIE hitlerowskich zbrodniarzy wojennych nie należy do przyjemności, wszakże często okazuje się bardzo pożyteczne. W konkretnym przypadku chodzi o Göringa .

Otóż kiedy zapytano Göringa po jego schwytaniu w r. 1945, dlaczego lotnictwo niemieckie bombardowało ośrodki kulturalne w Anglii, m. in. Canterbury, odpowiedział, że kazał uczynić to Hitler w odwet za nalot na pewne niemieckie miasto uniwersyteckie.

— Jakie to było miasto? — zapytano wówczas.

— Nie mogę sobie przypomnieć — odrzekł Göring.

Reichsmarschall wiedział aż za dobrze, o jakie miasto chodziło. Wiedział też dobrze, dlaczego nie chce nazwy tego miasta wspominać.

10 maja 1940 roku nad Fryburgiem, starym badeńskim miastem z archikatedrą z roku 1350, uniwersytetem z r. 1450 i wieloma instytucjami kulturalnymi, pojawiły się niespodziewanie bombowce zrzucając bezładnie swój niszczycielski ładunek. Następnego dnia prasa niemiecka, sprawnie dyrygowana z Berlina, zaniosła się spazmatycznym wrzaskiem: samoloty anglo-francuskie niszczą niemieckie ośrodki wiedzy i kultury!

W odpowiedzi na ów haniebny atak Luftwaffe rozpoczęła całą serię terrorystycznych ataków na miasta francuskie i angielskie. Oczywiście, według wskazówek Göringa jako szefa lotnictwa, wybierano przede wszystkim odpowiednik Fryburga.

Każda wojna kryje w sobie wiele zagadek. 2 wojna światowa kryła ich i kryje jeszcze szczególnie wiele. Jedną z hich pozostaje właśnie owo majowe bombardowanie Fryburga. Jak się bowiem okazuje nalotu nie dokonali wtedy ani Francuzi, ani Anglicy, ale dzielni lotnicy ... niemieccy z Luftwaffe; konkretnie biorąc z eskadry „Edelweiss".

Według ostatnich informacji z NRD, zespołem tych odważnych bombardierów dowodził nie kto inny, a pułkownik Josef Kammhuber; obecnie głównodowodzący zachodnio-niemieckich wojsk lotniczych.

Nalot na Fryburg był zwykłym pretekstem, mającym usprawiedliwić mające nastąpić bombardowania Luftwaffe. Prowokacja tego samego typu, co słynny napad na radiostację gliwicką w przeddzień napaści na Polskę. Jak widać spece Göringa nie wysilali się zbytnio nad znalezieniem jakiejś nowej metody.

WZLOTY I UPADKI

Nie trzeba jednak sądzić, że obecny generał leutnant Kammhuber rozpoczął tak właśnie swe wyczyny bojowe. Widział on front już w roku 1914. gdy jako osiemnastoletni młodzieniec wyruszył ochotniczo bić Francuzów i Rosjan. Z biciem poszło nietęgo, ale Kammhuber wojnę przetrwał i w stopniu leutnanta pozostał w Reichswehrze jako narybek sztabowców przyszłego Wehrmachtu.

Z lotnictwem wojskowym leutnant Kammhuber nie miał wiele do czynienia i chyba nie przypuszczał, że uniesie się kiedyś pod obłoki nie jako pasażer, lecz pilot samolotu. Lecz oto nadchodzi rok 1929 i widzimy go, jak zasiada w kabinie samolotu szkolnego. Cóż to za nagła przemiana? Cóż wzbudziło w tym przeszło trzydziestoletnim już człowieku tak nagłe zainteresowanie lotnicze?

Generał Kammhuber jest zawsze uśmiechnięty — takim znają go dziś wszyscy nie tylko ze sztabu odrodzonej Luftwaffe, ale z całego ministerstwa obrony w Bonn. Jest więc zawsze uśmiechnięty, ale niech tylko wspomni ktoś rok 1929, a generał Kammhuber rozjaśnia się jeszcze bardziej.

Rok 1929, 1930... Piękne czasy. Nareszcie po jakże długich 10 latach marazmu poczęto wcielać w życie dawno uzgodnione plany szybkiej odbudowy niemieckich sił zbrojnych. Obowiązywały jeszcze wtedy co prawda przepisy traktatu wersalskiego, lecz skoro nie brali ich poważnie Francuzi i Anglicy, nie było wcale powodu, aby mieli się do nich stosować Niemcy. W planach stworzenia potężnego Wehrmachtu była jednak pewna luka: brak wyższych oficerów lotnictwa. Zdolnym Kammhuberem zainteresowali się właściwi panowie i oto właśnie od roku 1929 oficer ten wsiada do kabiny.

Pomyłka: nie oficer. Gdy bowiem Kammhuber idzie się uczyć latać, musi się przebrać w ubranie cywilne, a również w spisach uczniów wymieniony jest tylko skromny Josef Kammelhuber, broń Boże bez żadnego stopnia wojskowego. Traktat wersalski zabrania kategorycznie armii niemieckiej posiadania samolotów, a jej oficerom nauki pilotażu. W rezultacie tych ciężkich niesłychanie obostrzeń Niemcy w roku 1933 mają już silne lotnictwo z samolotami, pilotami, sztabem, szkołami, fabrykami i w ogóle ze wszystkim, co lotnictwu współczesnemu jest potrzebne. Jest jeszcze tylko zamaskowane.

A cóż porabia wówczas major pilot Josef Kammhuber?

Jest kierownikiem oddziału w wydziale organizacyjnym ministerstwa lotnictwa, na którego czele stoi Göring. Zna się na swej pracy, zna już lotnictwo, organizuje Luftwaffe bardzo dobrze, bo przecież wtedy ministerstwo lotnictwa „Reichsluftfahrtministerium" jest niczym innym, jak sztabem Luftwaffe, o czym informuje nas uprzejmie niemiecki historyk lotniczy Georg W. Feuchter, w wydanej niedawno w Bonn książce pt.: „Geschichte des Luftkrieges".

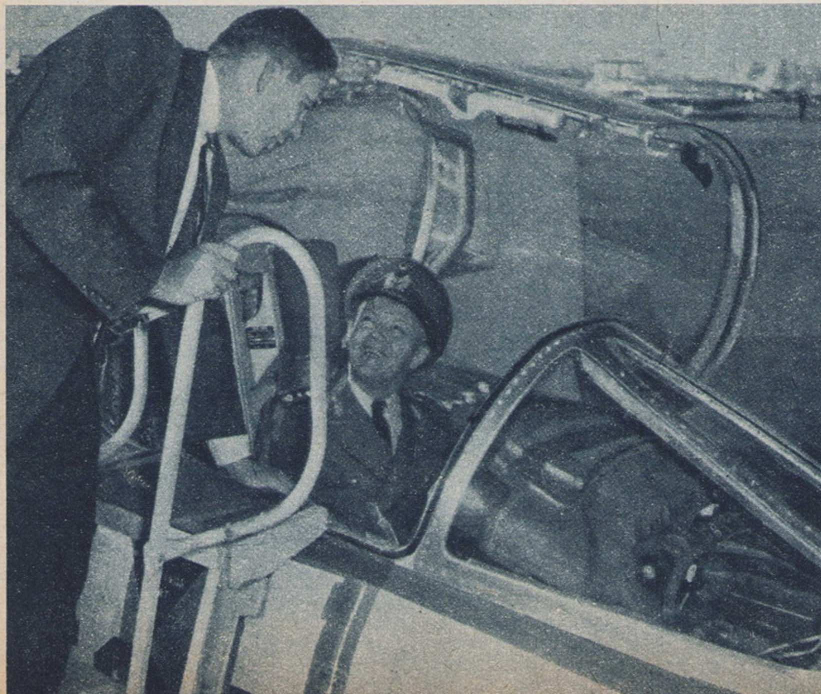
Już po wyjściu Luftwaffe „na światło dzienne" Kammhuber przejmuje na pewien czas dowództwo pułku myśliwskiego (Jagdgruppe). W roku 1937 zostaje szefem wydziału Ia, tzn. wydziału organizacyjnego dowództwa okręgu lotniczego Berlin. Zbliża się wojna, Luftwaffe przygotowuje się do niej raźno wraz z Kammhuberem. Gdy Niemcy napadają na Polskę, jest on szefem sztabu organizacyjnego Luftwaffe.

Jak dotąd wszystko idzie pomyślnie. Na nieszczęście dla siebie, pułkownik Kammhuber tak się upoił sukcesami niemieckimi, że sam zapragnął powojować w powietrzu. Efekt jest dla niego niespodzianką: zostaje zestrzelony podczas kampanii francuskiej i udaje się do niewoli. Powraca z niej po zwycięstwie, a Göring ma już dla niego nowe zajęcie: organizowanie nocnego lotnictwa myśliwskiego.

Reichsmarszałek woła, że będzie nazywał się Meier, jeśli choć jeden samolot nieprzyjacielski pojawi się nad Niemcami. Przed zmianą nazwiska ma go właśnie chronić w nocy Kammhuber, jako dowódca 1 nocnej dywizji lotniczej, w dzień zaś świeżo upieczony generał Mölders, szef myśliwców dziennych.

Kammhuber spisuje się dobrze i rychło zostaje też generałem i dowódcą XII korpusu lotniczego. Jego zadaniem jest

Uśmiechnięty Kammhuber w r. 1958 w kabinie amerykańskiego „Starfightera". Dowódca zachodnio-niemieckiej Luftwaffe wybrał ostatecznie ten samolot.





Kammhuber jako „General der Nachtjagd" w służbie Hitlera. Na zdjęciu — w otoczeniu nowych ritterkreuzträgerów w roku 1943.

zbudowanie „dachu" nad Niemcami i zagarniętymi przez nie krajami. Rok 1941 przebiega pomyślnie — nalotów rzeczywiście jest mało. Rok 1942 jest już znacznie gorszy. Göringa nazywają wszyscy nie inaczej jak Meier. Kammhuber ma coraz większe kłopoty nie tylko na Zachodzie ale i na wschodzie, gdyż radzieckie nocne lotnictwo daje się mu coraz bardziej we znaki.

1943 — jest jeszcze gorzej. „Dach" Kammhubera okazuje się fikcją mimo dużej ilości zestrzeleń angielskich i amerykańskich maszyn. Przerażony Kammhuber raz po raz śle memoriały do Göringa, a gdy to nie skutkuje, udaje się bezpośrednio do Hitlera, prosząc o wzmocnienie lotnictwa nocnego ludźmi i maszynami.

— Mein Führer — mówił Kammhuber, wezwany do Wolfschanze — mymi obecnymi siłami nie zdołam w żadnym razie uchronić Niemcy przed nalotami.

— Muszę panu odmówić na razie, choć czynię to z ciężkim sercem — odparł Hitler, który bardzo cenił Kammhubera i za jego zdolności i za jego zapał. — Póki nie padnie rozstrzygnięcie na Wschodzie, nie ściągnę stamtąd dla pana ani jednego samolotu. Niech się pan nie martwi. Przygotowuję ostateczny cios, który zdruzgoce bolszewików. Potem otrzyma pan wszystko.

„Druzgocącym ciosem" miało być uderzenie Niemców na tzw. łuku kurskim latem 1943 roku. Hitler przeliczył się ze swymi możliwościami. Wechrmacht doznał ciężkiej klęski, a w wyniku zaciętych walk powietrznych straty Luftwaffe w tym tylko rejonie doszły prawie do 3 tysięcy maszyn. Kammhuber przestał już marzyć o posiłkach, a jego „dach" über Festung Europa zawalił się kompletnie. Jeszcze w roku 1942 „twierdzę Europa" otaczał pas ochrony powietrznej, rzekomo nie do przebycia, nazywany „linią Kammhubera". W grudniu 1943 z linii tej pozostało tylko wspomnienie.

— Mamy coraz cięższe straty — powiedział do generała Göring. — Czy pana to nie boli?

— Boli mnie bardzo, lecz nie poradzę tu nic — odpowiedział Kammhuber.

— Widzę, że pan stracił wiarę w siebie... To źle. Generał der Nachtjagd nie może być panienką. Pojedzie pan do Norwegii, Kammhuber. Górskie powietrze dobrze panu zrobi.

Objęcie dowództwa 5 floty powietrznej w Norwegii nie można było nazwać w żadnym wypadku represją w karierze Kammhubera. Zadanie było trudne: walka w trudnych warunkach, głównie poza kołem podbiegunowym, przeciwko lotnictwu radzieckiemu i angielskiemu. Generał ulepszył metody atakowania konwojów morskich, lecz nie mógł pochwalić się dużymi sukcesami, gdy wrócił w lutym 1945 roku do Niemiec.

Göring mianował go teraz swym nadzwyczajnym pełnomocnikiem do zwalczania czteromotorowych bombowców, lecz na tym stanowisku Kammhuber przesiedział zaledwie miesiąc, poczem został generalnym pełnomocnikiem dla spraw myśliwców odrzutowych, które miały być jednym ze środków ratunku hitlerowskiej Rzeszy. Stanowisko to było tylko nominalne, bo myśliwcami odrzutowymi rządził wszechwładnie generał SS Kemmler, pełnomocnik Hitlera. Kammhuber nie wytrzymywał tej konkurencji i jego praca polegała jedynie na poradach, udzielanych Kemmlerowi.

W tej roli zastał Kammhubera koniec wojny. Jak wszyscy hitlerowscy generałowie, przeżył go ciężko. Wydawało się, że oto rozwiewają się wszystkie już nadzieje...

WOJSKOWI KOMIWOJAŻEROWIE

4 czerwca 1958 roku w uzdrowiskowej zachodnio-niemieckiej miejscowości Bad Godesberg odbyło się zebranie członków związku przemysłowców lotniczych, na którym dłuższy odczyt wygłosił sam minister Bundeswehry, Franz Strauss. „Do roku 1945 — lotnictwo niemieckie było najlepsze w świecie pod względem technicznym — oświadczył Strauss bez żenady, a potem dodał, że odrodzenie lotniczego przemysłu zachodnio-niemieckiego wiedzie poprzez rozwój nowej Luftwaffe.

Strauss przyznał, że obecnie posiadany park samolotowy Luftwaffe starzeje się szybko. Dysponowała ona w tym czasie ponad 400 maszynami F-84 otrzymanymi bezpłatnie od USA i 400 maszynami F-86, z których 75 otrzymano także bezpłatnie. Były to główne siły. W sumie zachodnio-niemiecka Luftwaffe liczyła w połowie ubiegłego roku ponad 1000 samolotów bojowych.

Przemysłowcy lotniczy, o doskonale nam znanych nazwiskach, wzięli się już do pracy. Messerschmitt założył spółkę z Heinklem o niewinnej nazwie „Flugzeugbau Süd", która produkuje z licencji 210 maszyn typu Fouga „Magister". Heinkel buduje w Speyer skrzydła i usterzenie, Messerschmitt robi resztę w Augsburgu, a wszystko razem montuje się w Riem pod Monachium. Zasłużony dla hitlerowców twórca bombowców Dornier otrzymał już swe zakłady w Immenstadt nad jeziorem Bodeńskim i przystępuje do budowy dwusilnikowego Do-29 oraz wielkiego odrzutowca. Focke Wulff, który usadowił się w Hamburgu, otrzymał także zamówienie z Bundeswehry na budowę samolotów szkolnych. Na razie produkuje z licencji włoski Piaggio P-149. Niebawem ma produkować własne odrzutowce.

Prócz tego pracują zakłady Klemm. Weserflugzeugbau (największe!), Zuerl, Rheinflugzeugbau, Siebel itd. Wszystko idzie jak po maśle w 14 lat po zakończeniu wojny i rzekomym ostatecznym zniszczeniu hitlerowskiego przemysłu lotniczego, które ma na sumieniu co najmniej dziesięć milionów zabitych.

Przemysł zachodnio-niemiecki nie potrafi jednak dać Luftwaffe tego wszystkiego, co ona pilnie potrzebuje. W gabinetach ministerstwa Bundeswehry trwają więc ożywione narady, w których rej wiedzie niski, uśmiechnięty mężczyzna w stalowym mundurze generała lotnictwa. I Strauss, i generalny inspektor generał Heusinger słuchają go uważnie, bowiem człowiek ten dobrze zna się na rzeczy. To fachowiec z wieloletnią praktyką, dziś dowódca zachodnio-niemieckiej Luftwaffe.

Kim on jest?

To dobry nasz znajomy, nie kto inny jak generał Josef Kammhuber, ongiś zaufany Göringa, dziś prawa ręka Straussa i Heusingera w dziele odbudowy Wehrmachtu.

Jego siedziba, a zarazem siedziba sztabu Luftwaffe, mieści się w Bonn, na wzgórzu Hardt, w rozległych pomieszczeniach. Stamtąd płyną zlecenia do przemysłu i rozkazy do jednostek, które przejmują jedno po drugim lotniska na terenie Niemiec.

Ze wzgórza Hardt nie jest zbyt daleko na Koblenzstrasse, gdzie niemal nad brzegiem Renu wznosi się budynek odbudowanego hotelu „Königshof". Począwszy od stycznia 1958 roku hotel ten przeżył formalny najazd gości ze wszystkich większych krajów. „Königshof" stał się bowiem bazą międzynarodowych handlarzy broni, którzy zjawili się w Bonn natychmiast po decyzji ministerstwa Bundeswehry w sprawie zakupienia dla Luftwaffe naddźwiękowego myśliwca wielozadaniowego i lekkiego myśliwca rakietowego. Głównym obiektem ich zainteresowania stał się oczywiście ten człowiek, który miał wydać ostateczną opinię i wybrać odpowiedni typ maszyny: Kammhuber. W jego rękach leżały zamówienia na setki milionów dolarów.

Agenci rozpoczęli zaciętą walkę o pozyskanie Kammhubera dla reprezentowanych przez siebie przedsiębiorstw. Lockheed, Grumman, Saunders/Roe, Northrop, SAAB, Dassault, Republic, Fiat, English „Electric" — Amerykanie, Anglicy, Włosi, Szwedzi i Francuzi rzucili się do wyścigu. Zwycięzca miał zapewnione zamówienia na przynajmniej 300 samolotów. Mieszkańcy hotelu „Königshof" szturmowali wzgórze Hardt bez przerwy. Kammhuber przyjmował ich z uśmiechem, lecz nie bez wyższości. Wczorajsi przeciwnicy, ci którzy uważali go kiedyś za pokonanego, płaszczyli się przed generałem jeden więcej od drugiego.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Skrzydła MŁODYCH



ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH

WAKACJE — PRZED NAMI

WYDAJE się, że tak niedawno rozpoczęliśmy nowy rok szkolny 1958/59, a już mamy jego koniec. Jak ten czas szybko przemija. I znowu przed nami — perspektywa dwumiesięcznego odpoczynku. Wielu spośród Was okres wakacyjny poświęci nie tylko na wędrówki po kraju czy pławienie się w słońcu i wodzie, ale także na naukę latania. Możliwości są po temu niemałe, bowiem Aeroklub PRL, poprzez podlegające mu aerokluby regionalne, organizuje specjalne wakacyjne obozy szkolenia szybowcowego, przeznaczone wyłącznie dla młodzieży szkół średnich.

W roku bieżącym obozy te przeprowadzają wszystkie aerokluby (z wyjątkiem Aeroklubu Szczecińskiego) regionalne na swoim terenie. Jest to korzystne z dwóch względów. Po pierwsze — pobyt na obozie nie jest związany z długim, męczącym przejazdem do miejsca przeznaczenia, ponieważ będzie na nim zgrupowana młodzież tylko z danego województwa. Po drugie — uczestnicy obozu po ukończeniu szkolenia będą je kontynuowali później w tym samym aeroklubie, a to nie jest bez wpływu tak na samopoczucie młodego pilota jak i jego postępy w nauce latania.

Tak więc około tysiąca entuzjastów sportu szybowcowego (bo tyle miejsc przewidzianych jest na obozach wakacyjnych). spędzi sześć wakacyjnych tygodni na lotniskach swoich aeroklubów.

Poza tym zorganizowany będzie jeden centralny obóz, również szybowcowy, w miejscowości Lubień koło Włocławka, który zgrupuje młodzież z Płocka, Inowrocławia i Włocławka oraz harcerzy z różnych okolic kraju. Obóz ten będzie pewnego rodzaju eksperymentem pod względem programu. Organizatorzy bowiem przewidują, że po ukończeniu szkolenia podstawowego i uzyskania III klasy pilota szybowcowego, uczestnicy przejdą także kurs holu, i to wszystko w ciągu sześciu tygodni.

Również w Lubieniu będzie prawdopodobnie zorganizowany dla harcerzy obóz spadochronowy. Uczestnikami jego będą tylko drużynowi, którzy po przejściu szkolenia uzyskają stopnie przodowników instruktorów spadochronowych.

Amatorzy modelarstwa lotniczego spędzą po dwa tygodnie w Gdańsku lub Opolu, gdzie poza nauką budowy modeli zapoznają się także z metodami pracy harcerskiej.

Ale nie tylko młodzież będzie miała możliwość spędzenia lotniczych wakacji. Aeroklub PRL pomyślał także o nauczycielach. Dla nich to będzie zorganizowany w CWL w Krośnie kurs instruktorów modelarstwa II klasy. Poza tym w 12 aeroklubach będą przeprowadzane kursy instruktorów modelarstwa III klasy, również tylko dla nauczycieli. Można więc mieć nadzieję, że w przyszłym roku szkolnym nie będzie powodów do narzekania na brak instruktorów w szkołach.

Tyle o lotniczych wakacjach. Wszystkim uczestnikom wakacyjnych obozów życzymy dużo przyjemności, słońca i radości.

CO CZYTAĆ

ZAGŁADA LUFTWAFFE. B. Kassner. Okładkę projektował M. Wiśniewski. Wydawnictwo MON. Warszawa 1959 r. Wydanie I. Str. 105. Cena zł 5.

Przed wydaniem książkowym „Zagłada Luftwaffe" była w odcinkach drukowana w „Skrzydlatej Polsce". Dla tych czytelników naszego pisma, którzy jej wówczas nie czytali, podam, że jest to bardzo ciekawie zbeletryzowana historia lotnictwa bojowego Niemiec w okresie 1939—45. Młodsze pokolenie nie pamięta faktu, że Luftwaffe była w ubiegłej wojnie bronią, która w początkowym okresie odegrała decydującą i częstokroć samodzielną rolę w podbojach Hitlera. Dochodziło do tego, że np. w decydującej bitwie pod Kutnem we wrześniu 1939 r. był dzień, kiedy to hitlerowskie wojska lądowe w ogóle nie nacierały, a działały tylko zmasowane eskadry niemieckie. Uniemożliwiły one jakikolwiek zorganizowany ruch dywizji polskich od brzasku aż do zmroku. Powoli karta zwycięstw przechyliła się jednak na stronę aliantów i pod koniec wojny Luftwaffe była już bardzo słaba. Jak do tego doszło — mówi właśnie „Zagłada Luftwaffe".

Książeczka, pomimo ogromnego nakładu 155 000 egz., jest już prawie wyczerpana. W Warszawie można ją jeszcze nabyć na ul. Grzybowskiej 77 w księgarni MON-u.

J. KOWNACKI

Czy potrafisz?

KURS BUDOWY RAKIET 4

Poprzednio podaliśmy sposób zbudowania i wystrzelenia rakiety. Czy pierwsza próba powiodła się wam — nie wiemy. Dlatego dla pewności podzielimy się z wami doświadczeniem na temat kłopotów z rakietami.

Najbardziej typowe kłopoty — to:

2. Po podpaleniu lontu pojawił się lekki dymek — potem nic. Przyczyna: zgasł lont. Był za krótki i nie dotykał ładunku lub w dyszy został tak zaciśnięty, że przestał się palić. Przy zapłonie elektrycznym też naciśnięcie guzika nie zawsze wywoła start rakiety. Czasami gdzieś po drodze przewody nie są dobrze połączone i prąd nie popłynie.

2. Częstym zjawiskiem jest zakleszczenie się rakiety w wyrzutni. W przypadku rakiety z listewką: albo brzeg rurki wyrzutni wejdzie miedzy listewkę a rakietę, albo krzywo umocowana listewka zbyt mocno trze o wnętrze rurki gdy zacznie działać nań ciąg rakiety. Rakiety ze statecznikami też łatwo zacinają się w wyrzutni.

3. Inną przyczyną nie wystartowania rakiety może być za słaby ciąg silnika. Wtedy albo rakieta jest za ciężka, albo paliwa za mało lub źle się palące (np. zbyt wilgotne lub nieodpowiednie), albo otwór dyszy za duży.

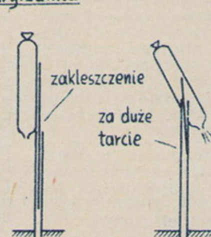
4. Rakieta wystartowała i w powietrzu dostała „pomieszania zmysłów". Zaczęła się miotać we wszystkie strony. Przyczyna: za małe stateczniki lub stateczniki pokrzywione.

5. Rakietę rozerwało. Przyczyn może być kilka: niewłaściwe wybuchowe paliwo, za mała dysza wylotowa, dysza zatkała się popiołem z paliwa.

Dziś już kończymy nasz Kurs Budowy Rakiet. Życzymy wam, by każda wasza rakieta „wchodziła na orbitę". Nie zapominajcie o przepisach bezpieczeństwa. Jeśli spowodujecie przez swą nieostrożność wypadek — utrudnicie pracę wszystkim amatorom budowy rakiet. W razie kłopotów i problemów piszcie na adres: Klub Rakietowy przy Harcerskim Ośrodku Lotniczym, Warszawa-Sejm, ul. Konopnickiej 6.

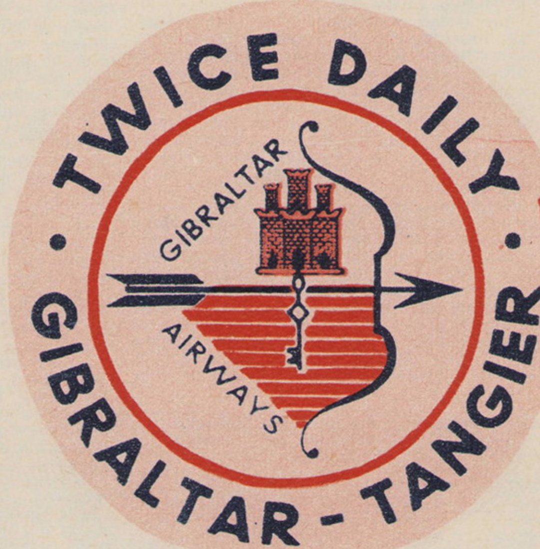
VADY RAKIET







ZBIERAMY NALEPKI LOTNICZE



GIBRALTAR

KTO WYGRAŁ KSIĄŻKI

Rozwiązanie krzyżówki z nr 18: **poziomo:** WK, Szpak, Bicz, Łoś, koło, zero, łuki, SAS. PKO. **Pionowo:** Kaczka, SABENA, beczka, Piper, kadłub, kabina, zaloty, śmigło, orbita.

Książki wylosowali: **Symforian Sztanga** z Przasnysza, **Krzysztof Gębicki** z Krakowa, **Bogumiła Bogus** z Krakowa, **Ewaryst Kowalczyk** z Cieplic Śląskich, **Józef Nikodemski** z Kuźnicy Grabowskiej.

Rozwiązanie zagadki z nr 19: **„Czytaj książki Lotnicze".**

Książki wylosowali: **Tadeusz Gancarz** z Rzeszowa, **Marek Chmielewski** z Łodzi, **Czesław Kulesza** z Pomiechówka, **Janusz Brożek** ze Świdnika, **Sabina Żak** z Lublina.

JAK ZOSTALIŚMY DRUŻYNĄ LOTNICZĄ

20 Sosnowiecka Drużyna Harcerzy do kwietnia 1958 r. nie była drużyną lotniczą. Będąc na wycieczce w Katowicach wstąpiliśmy na lotnisko Aeroklubu Śląskiego. Odbywały się tam akurat zawody modeli latających. Wszystkich bardzo to zainteresowało. Kilku harcerzy z naszej drużyny robiło fachowe uwagi; okazało się, że znają się na lotnictwie. Drużyna postanowiła przekształcić się w drużynę lotniczą i tak też się stało.

Kierownik szkoły oddał nam do użytku warsztat, który dotychczas stał nieużyteczny. Zaczęliśmy od kantonówek. Na 1 Maja wystąpiliśmy już z balonami, które puściliśmy na Stadionie Ludowym. W końcu czerwca odbyły się obloty modeli „Żak".

Od września natrafiliśmy na trudności. Warsztat nam odebrano gdyż był potrzebny szkole. Nasza harcówka jest za mała na budowanie modeli. Mimo trudności w tym roku na 1 Maja wystąpiliśmy z 7-ma modelami szybowców i 5-ma latawcami, w których umieściliśmy kartonówki; wypuściliśmy je za pomocą wyzwalacza podczas uroczystości 1-majowej. Wieczorem puszczaliśmy balony. Tegoroczne pokazy naszej drużyny wzbudziły duże zainteresowanie wśród harcerzy Sosnowca. Po pokazach 7-miu harcerzy z naszej drużyny składało Przyrzeczenie Harcerskie na wieży spadochronowej.

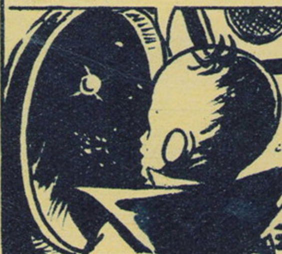
Stefan Braksator,
drużynowy 20 LDH
w Sosnowcu

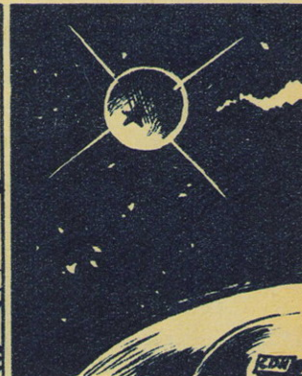
Kos-mi-czny po-jedy-nek





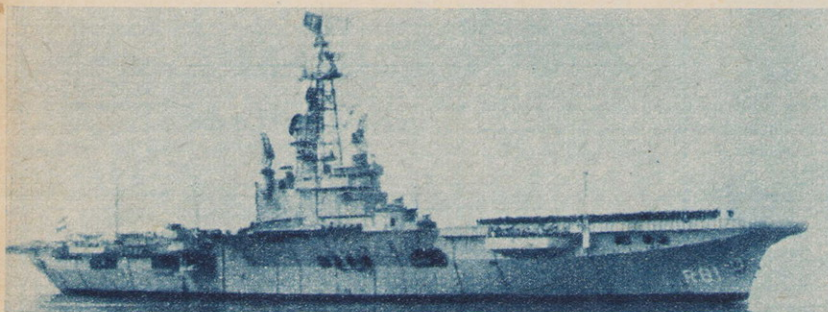




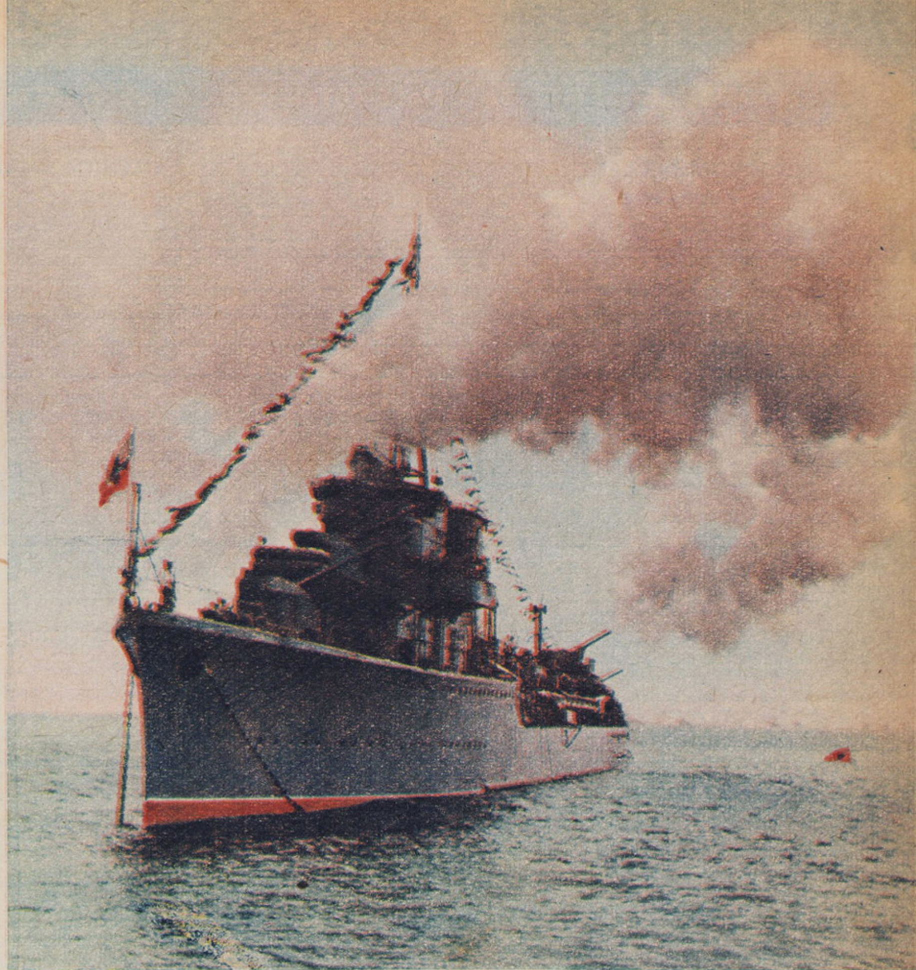


ODCINEK 14

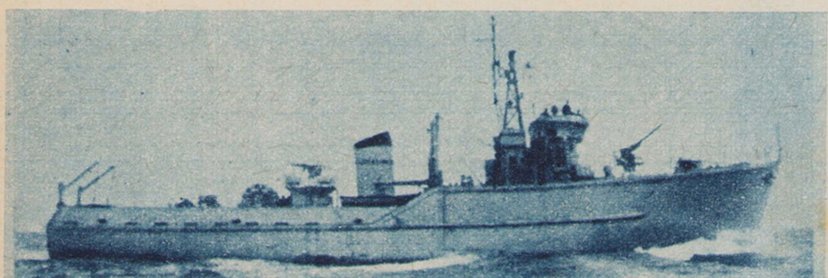
CZYM BRONIĄ SIĘ PRZED LOTNICTWEM OKRĘTY WOJENNE



Na nadbudówkach lotniskowca „Karel Doorman" dostrzec możemy przynajmniej 5 anten radarowych — do wykrywania celów nawodnych, celów powietrznych, do kierowania ogniem pokładowej artylerii przeciwlotniczej.



Artyleria przeciwlotnicza ORP „Błyskawica" może wystrzelić setki pocisków w ciągu minuty.



Oto typowe uzbrojenie poławiacza min. „Vega", należąca do Royal Navy, ma jedno działko 40 mm Bofors i jedno — 20 mm Oerlikon.

W ewolucji uzbrojenia przeciwlotniczego okrętów wojennych można wyodrębnić trzy zasadnicze okresy. Pierwszy z nich, który zakończył się w latach 30-tych, charakteryzował się bardzo słabym wyposażeniem jednostek w artylerię plot. Rolę lotnictwa w działaniach na morzu doceniano wprawdzie już wówczas, nie zdawano sobie jednak sprawy z rzeczywistych możliwości niszczycielskich samolotów. Stąd takie curioza jak to, że przeciwlotnicze uzbrojenie największego okrętu świata — „Hooda", jeszcze w 1935 roku składało się z... 6 dział. Podobnie przedstawiało się uzbrojenie krążowników, zaś u niszczycieli było ono odpowiednio słabsze. Tak np. nasza „Burza" miała 2 działka 40 mm. Okręty podwodne i pomocnicze miały z reguły jedno działko mniejszego kalibru. Również i sprzęt artyleryjski był mało skuteczny dla zwalczania coraz szybszych i zwrotniejszych samolotów. W najpotężniejszej wówczas flocie — brytyjskiej, działa plot kalibru 102 mm pochodziły z 1916 r., kalibru 76 mm z 1914 r. a działa kalibru 40 mm — z 1917 r.

Sukcesy, jakie odniosło lotnictwo podczas kampanii w Chinach, Abisynii i Hiszpanii, wywarły wpływ również i na morską politykę zbrojeniową. Budowane po 1935 r. okręty mają już silną i liczną artylerię przeciwlotniczą, a zakres jej kalibrów zwiększa się od 20 mm do 130 mm. Są nawet próby przystosowania do strzelania przeciwlotniczego dział kalibru 150 mm. Późniejsze masowe zastosowanie lotnictwa bombowego i torpedowego w II Wojnie Światowej wywołuje dążenie do stworzenia „huraganu ognia" w każdym możliwym kierunku nalotu. Stąd naszpikowanie jednostek ogromną ilością lekkich, szybkostrzelnych dział, które dla zwiększenia siły ognia grupuje się w baterie dwu- i czterodziałowe. Ponieważ z tego okresu pochodzi ogromna większość używanych obecnie na świecie okrętów wojennych, zajmijmy się ich uzbrojeniem nieco szczegółowiej.

Weźmy dla przykładu amerykański **pancernik** „Indiana" z 1943 r. Poza artylerią główną ma on 20 dział kalibru 127 mm, mogących strzelać zarówno do celów nawodnych jak i powietrznych, 56 przeciwlotniczych dział 40 mm oraz 40 działek 20 mm. Inny kolos tej samej kategorii, „North Carolina" ma jeszcze więcej, bo łącznie 136 dział plot.

Silnie uzbrojone są również najwrażliwsze na napady z powietrza **lotniskowce.** Tak np. brytyjski „Ark Royal" ma 12 dział 112 mm i 34 — 40 mm, a francuski „La Fayette" — 26 dział 40 mm i 6 działek 20 mm.

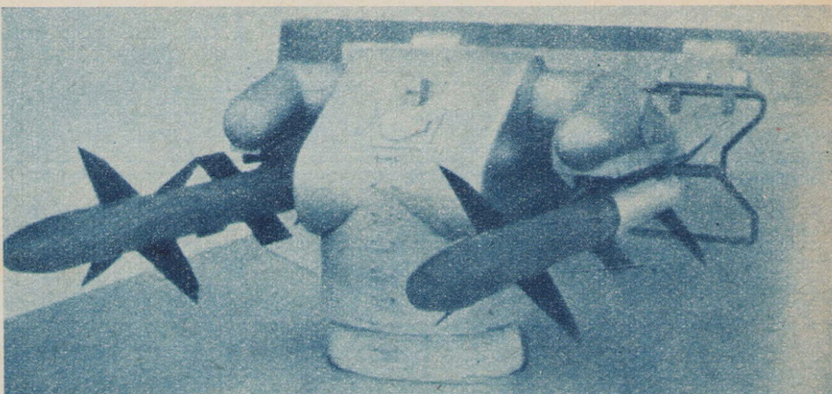
A oto typowe przykłady uzbrojenia **krążowników:** „De Grasse" — 16 dział 127 mm i 20 działek 57 mm.

Dobrze przygotowanym na odparcie napadu z powietrza **niszczycielem** jest polski okręt flagowy „Błyskawica".

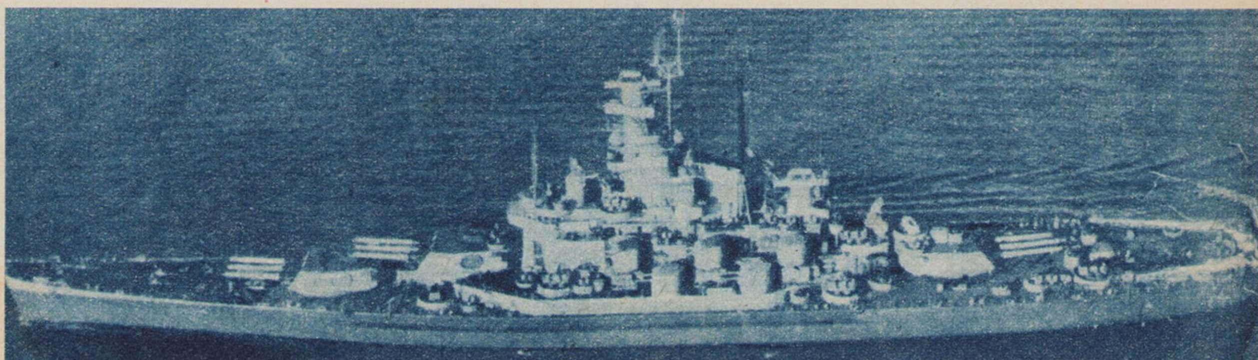
Uzbrojenie **fregat, korwet, stawiaczy min, patrolowców i kutrów torpedowych** składa się zwykle z 2—6 działek przeciwlotniczych lżejszych kalibrów. Sprawę uzbrojenia okrętów podwodnych omówimy na samym końcu.

Od kilku lat dają się zauważyć zasadnicze zmiany w systemie czynnej obrony przeciwlotniczej budowanych współcześnie jednostek bojowych. Ogólną tendencję można by wyrazić słowami: mniej broni, ale skuteczniejsza. Tak więc na przykład we wszystkich czynnych jednostkach amerykańskiej floty poczwórne baterie 40 mm zastępuje się sprzężonymi podwójnie działami 75 mm, a usuwa się całkowicie działka 20 mm.

Postęp w zakresie sprzętu — to przede wszystkim pełne zautomatyzowanie ładowania dział, nawet najcięższych (tylko działa 152 mm są półautomatyczne), co daje znaczne zwiększenie szybkostrzelności — np. włoskich 75 mm dział „Pezzuoli" do 70 pocisków na minutę, a amerykańskich dział 127 mm do 55 po



Pociski „Talos" na podwójnej wyrzutni.



Widok na burtę pancernika „Indiana" ukazuje wyraźnie stanowiska dziesiątków dział przeciwlotniczych różnego kalibru.

ŚLĄSCY MODELARZE W OSTRAWIE

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, śląscy modelarze przebywali w dniach od 15 do 18 maja 1959 roku u swych czeskich przyjaciół w Ostrawie na zawodach modeli latających Ostrawa — Katowice. Zawody zostały zorganizowane przez Zakłady Sprzętu Górniczego „Ostraj" w Opawie. Zawody Katowice — Ostrawa zostały przeprowadzone na łąkach w Opawie w dniu 16 maja br.

WYNIKI INDYWIDUALNE ZAWODÓW

Kategoria A2 szybowce

I.	St. Witosza	—	Katowice	—	642 pkt
II.	J. Wawrzyniak	—	Katowice	—	632 pkt
III.	T. Sikora	—	Katowice	—	630 pkt

Kategoria B gumówki

I.	L. Mużny	—	Ostrawa	—	854 pkt
II.	B. Sebesta	—	Ostrawa	—	807 pkt
III.	F. Gluza	—	Katowice	—	796 pkt

Kategoria C silnikowe

I.	R. Kudełko	—	Katowice	—	636 pkt
II.	J. Vasek	—	Ostrawa	—	553 pkt
III.	K. Kudela	—	Ostrawa	—	503 pkt

PUNKTACJA ZESPOŁOWA ZAWODÓW

I.	Ostrawa	—	—	5 353 pkt
II.	Katowice	—	—	5 344 pkt

W dniu 17 maja 1959 r. na lotnisku Aeroklubu w Ostrawie odbyły się tradycyjne Zawody Modeli Latających o Memoriał Jana Petnika w kategorii szybowców A2. W zawodach startowało 63 zawodników z całej Czechosłowacji oraz drużyna polska. Zwycięzcą został Stanisław Skotniczy z Katowic uzyskując 790 pkt przed J. Hrubi z Brna 799 pkt i W. Bestą z Ostrawy — 674 pkt.

M. P.

GLIWICE — KATOWICE

W dniu 26 kwietnia br. na lotnisku w Katowicach przeprowadzono międzyklubowe zawody modeli latających Gliwice — Katowice. Zawody rozegrano przy niekompletnym składzie obu ekip. Warunki atmosferyczne były na ogół dość dobre, jedynie bardzo silny wiatr spowodował, iż modele w ciągu 3 minut oddaliły się tak daleko w kierunku miasta, że niejednokrotnie pogoń motocyklami okazała się bezskuteczna (nie odnaleziono 6 modeli).

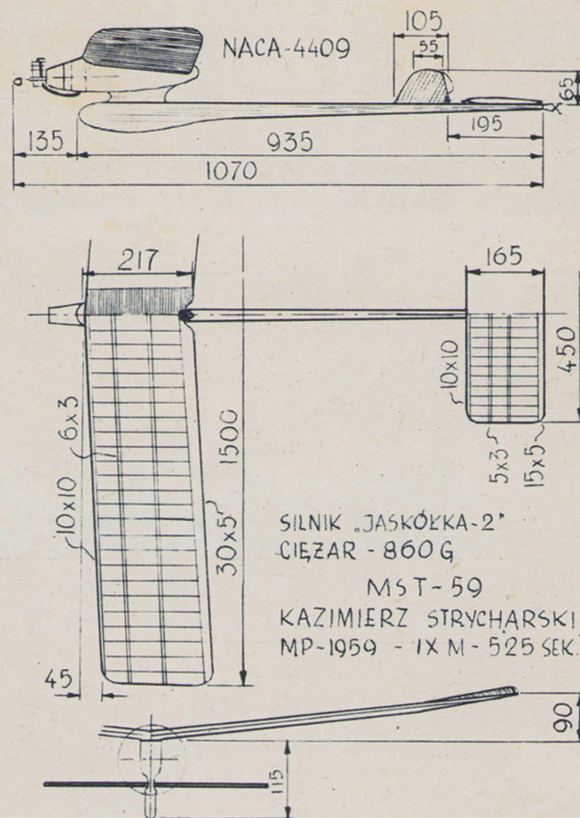
Zawody wygrali modelarze Katowic ilością punktów 2 682 przed Gliwicami 2 155 pkt. Zwycięzcami w poszczególnych kategoriach zostali:

1. Stanisław Grzywa — szybowce A2 (Gliwice) — 520 pkt
2. Franciszek Gluza — gumówki (Katowice) — 708 pkt
3. Edward Reck — silnikówki (Gliwice) — 335 pkt

Poza konkursem w kategorii szybowców A2 1 miejsce zajął T. Sikora ilością punktów 690, przed J. Osmanem 460 i St. Dragonem — 394 pkt.

(S)

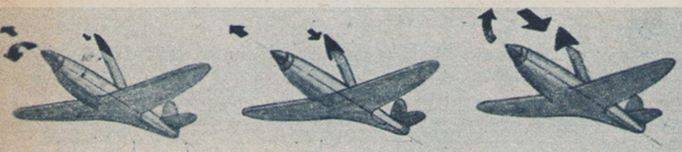
CIEKAWY MODEL TYGODNIA



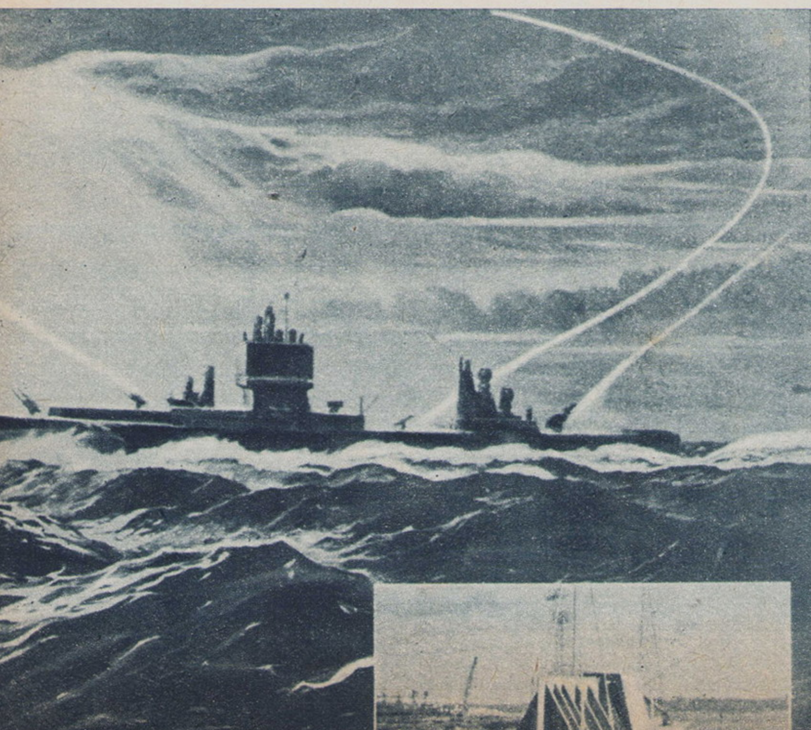


NOWE STEROWANIE RADIOMODELI

Sterowanie tzw. lateronem, stosowane we francuskim samolocie ARL-II, wykorzystać można w radiomodelach. Schemat sterowania podano na rysunkach: 1. Klapy zamknięte — model zniża się, 2 — klapy lekko rozchylone — lot poziomy, 3 — klapy rozwarte całkowicie — model wznosi się. Przypuszczać należy, iż ten sposób sterowania można wykorzystać z dużym powodzeniem w radiomodelach — chyba warto spróbować.







Wyżej: W rufowej części krążownika „Canberra" można dokładnie rozróżnić załadowane wyrzutnie kierowanych pocisków przeciwlotniczych.

Z lewej: Wizja artystyczna okrętu wojennego przyszłości, broniącego się przy pomocy pocisków kierowanych.

cisków na minutę; zwiększenie donośności, głównie przez wydłużenie lufy — w działach do 75 mm ma ona obecnie długość równą 70 kalibrom, w działach 127 mm — do 54 kalibrów, w działach 152 mm — do 47 kalibrów; zwiększenie celności — wszystkie nowoczesne baterie przeciwlotnicze na okrętach nakierowywane są na cel przy pomocy urządzeń radiolokacyjnych.

Innym aspektem „jakość przed ilością" jest instalowanie na wielkich, a ostatnio i na średnich okrętach, wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Będący w budowie amerykański lotniskowiec „Enterprise" nie będzie miał już ani jednego działa przeciwlotniczego. Obronę przed napadem z powietrza mają mu zapewnić wyłącznie wyrzutnie pocisków „Terrier", mających zasięg 35 km. Podobnie skonstruowany obecnie w USA atomowy krążownik ma być broniony wyłącznie przez pociski „Terrier i „Talos". Te ostatnie mogą być wyposażone w głowicę atomową.

Doświadczalnie uzbrojono już w kierowane pociski przeciwlotnicze amerykańskie krążowniki „Boston" i „Canberra". Każda z dwóch zmontowanych na tych jednostkach baterii „Terrierów" może wystrzelić 4 pociski w ciągu minuty. Okręt może zabrać na pokład 144 takie pociski. Na doświadczalny niszczyciel „Gyatt", który ma jedną podwójną wyrzutnię, można załadować około 40 pocisków.

Jeszcze jedną cechą charakterystyczną obecnego rozwoju flot wojennych jest zarysowujący się wyraźnie zmierzch lotniskowców. Rolę strategicznego czynnika zaczepnego przejmują wielkie okręty podwodne, wyposażone w wyrzutnie pocisków balistycznych dalekiego zasięgu. Ta kategoria jednostek, mogących przez całe tygodnie nie wynurzać się na powierzchnię, nie obawia się w zasadzie nalotów i dlatego też uzbrojenia przeciwlotniczego nie posiada zupełnie. (Szub.)



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

WIELKI DZIEŃ WOJSKOWEGO AEROKLUBU DĘBLIŃSKIEGO

Była sobota 9 maja 1959 r. O godz. 17.30 brzęczyk telefoniczny wyrwał z zadumy dyżurnego przelotów.

W słuchawce podniecony głos instruktora szybowcowego Jana Husakowskiego donosił, że przelot docelowy z Dęblina do Fordonu udał się szczęśliwie i prosił o przysłanie samolotu w celu ściągnięcia go do bazy.

W kilka minut po tej rozmowie donieśli również o swym lądowaniu w Fordonie: por. Zdzisław Kowalski i oficer Adam Zemanek.

Początkowo nikt nie zwrócił na to szczególnej uwagi. Jednak rzut oka na mapę zawieszoną tuż obok telefonu spowodował natychmiastowe ożywienie obecnych. Dęblin — Fordon. Co!!! Przecież to odległość 310 km, a ta odległość to trzy zaszczytne diamenty, które przypadły nie tylko wymienionym kolegom lecz i całemu Wojskowemu Aeroklubowi Dęblińskiemu. Brawo Koledzy! Zapoczątkowaliście nową karte w historii naszego aeroklubu.

Rozmawiam z jednym ze szczęśliwców oficer. Adamem Zemankiem. Mówi on, że planując przelot do Fordonu, długości 310 km, trochę się lękał czy podoła tak trudnemu zadaniu.

Kolega Zemanek jest pilotem bardzo młodym. III klasę szybowcową uzyskał w lipcu 1958 r. W miesiąc później zdobył już Srebrną Odznakę Szybowcową. Z zawodu jest technikiem-meteorologiem. Startując do tego trudnego przelotu miał wylatane zaledwie 32 godz. Wielka ambicja, samozaparcie, zdecydowany charakter, inteligencja, silna wola i umiejętność wykorzystania warunków, które od Warszawy nie były za dobre, zadecydowały o tym wielkim dla niego osiągnięciu.

Podobne pochlebne zdania można by napisać i o pozostałych kolegach, którzy w tych samych warunkach, startując bardzo późno, bo o godz. 12.31, zdołali trasę Dęblin—Fordon przelecieć i zameldować się w punkcie docelowym o godz. 17.15. Czas przelotu wynosił więc 4 h 44 min.

NIECO HISTORII

Dla tych wszystkich, którzy może nie w pełni podzielają nasz entuzjazm, pragnę dorzucić kilka wiadomości.

Wojskowy Aeroklub Dębliński jest aeroklubem młodym. Powstał on w październiku 1957 r. na prośbę oficerów, podoficerów i członków ich rodzin. Początki jak zwykle były bardzo trudne. Brak kadry instruktorskiej, brak sprzętu, trudności lokalowe itp. zdawały się zniechęcać wszystkich do pracy.

A jednak: Teoretyczny Kurs Szybowcowy został przeprowadzony przez wykładowców wojskowych, Komenda Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego szła i idzie nam jak najbardziej na rękę. Oprócz tego wielki entuzjazm wszystkich członków WAD doprowadził do tego, że w pierwszym sezonie, borykając się z wieloma jeszcze trudnościami wyszkolił 17 pilotów do klasy III. Srebrną Odznakę Szybowcową zdobył: kol. Zemanek, a warunki do niej zdobyło 5 pilotów.

Ogólna ilość wylatanych godzin na szybowcach w 1958 r. (latano tylko w soboty po południu i w niedziele) wyniosła 362 godz. 15 min.

Sezon 1959 r. rozpoczęliśmy o wiele lepiej i sprawniej. Warto wspomnieć, że posiadaliśmy sprzęt: 5 „ABC", 2 „Salamandry", Żuraw", „Czapla", „Bocian", 2 „Muchy-100", „Mucha-ter" i „Sroka", od pierwszej chwili wykorzystane są w pełni (oprócz „ABC", które w naszym aeroklubie zupełnie są niepotrzebne i jedynie zajmują miejsce). Wszyscy jednak wzdychamy do tego, by otrzymać dobrą ściągarkę, bo posiadana przez nas, prawie codziennie jest remontowana, uniemożliwiając wyszkolenie podstawowe pilotów do III klasy. Podobnie przedstawia się sprawa z wyciągarką, która również dość często się psuje. Sądzę, że odpowiednio kompetentne czynniki wnikną w tę sytuację.

A czyż nie jest wielkim niedopatrzeniem „góry", że kursy dla kierowników aeroklubów odbywają się w maju, właśnie wówczas, gdy sezon lotniczy rozpoczął się w pełni. Panowie z „góry", więcej rozsądku w planowaniu wszelkich kursów dla etatowych pracowników aeroklubów. Dajcie im możność rzetelnego zarobienia na swoje utrzymanie.

Mimo to jednak, zdołaliśmy wylatać na dzień 20 maja 1959 r. 140 godz 17 min, wykonać przelotów o łącznej długości 930 km, zdobyć w jednym dniu trzy diamenty.

Chciałbym również podzielić się z kolegami innych aeroklubów pewnymi przedsięwzięciami, które uczyniliśmy, a które naszym zdaniem dadzą dobre rezultaty. Do przedsięwzięć tych zaliczam powołanie po głębokim namyśle przez zarząd i wszystkich członków dwóch sekcji: sekcji propagandy i sekcji technicznej. Praca w sekcji jest pracą społeczną. Ma ona za zadanie (np. sekcja propagandy) organizować pogadanki i odczyty propagujące lotnictwo, utrzymywać kontakt z Wydziałami Oświaty, Związkami Zawodowymi, organizacjami młodzieżowymi w celu: zakładania kół lotniczych, modelarni, typowanie kandydatów na instruktorów modelarskich, organizowania zawodów modeli latających, imprez lotniczych, wystaw sprzętu itp. Przez te formy chcemy przygotować młodych adeptów lotnictwa, których część w przyszłości zasili kadry oficerów-pilotów Ludowego Lotnictwa Polskiego. Niektórym Czytelnikom może się to wydać dziwne. W grę wchodzi tu zapewne nazwa naszego aeroklubu. Słowo „wojskowy" absolutnie nie oznacza, że szkolimy wyłącznie wojskowych; choć oni mają pierwszeństwo.

Analizując skład procentowy wszystkich członków WAD stwierdzi się, że ponad 30 procent, to ludzie spoza wojska a przede wszystkim młodzież Liceum Ogólnokształcącego w Dęblinie, którego dyrektor, Wanda Łomott bardzo młodzieży pomaga. Współpraca nasza ze szkołą nie jest więc rzeczą formalną. Obok nich również młodzież z Technikum Kolejowego jest częstym gościem na lotnisku.

Warto wspomnieć o metodzie jaką zastosowaliśmy wobec młodzieży. Po przejściu TKS-u, zdaniu egzaminów i badaniach lekarskich młodzież ma za zadanie ukończyć najpierw szkołę, a dopiero w okresie wakacyjnym przystąpić do naprawdę trudnej pracy w celu zdobywania umiejętności lotniczych.

Krótki okres istnienia aeroklubu nie stanowił więc przeszkody w uzyskaniu osiągnieć jakie już na swym koncie posiada WAD. Wspólnymi wysiłkami starać się będziemy, by stanowiły one tą minimalną cząstkę, jaką w przyszłości mamy zamiar wnieść w rozwój lotnicwa sportowego. Gwarancją realizacji tych zamierzeń jest pełna poświęcenia praca kierownika WAD oficera Jankowskiego, prezesa ob. Ryszarda Smyla i innych, którym w tym miejscu w imieniu wszystkich składam gorące podziękowanie.

BOGDAN BAŃKO

SZCZECIN

Aeroklub Szczeciński długo nie czekał na efekty intensywnych przygotowań przedsezonowych. Już w marcu piloci, wyjeżdżający na doksztalcające organizowane przez szkoły szybowcowe kursy, przeszli loty kontrolne techniki pilotażu. Kilka miejsc, które zostały przyznane aeroklubom, wykorzystano wysyłając pilotów pragnących zdobyć w obecnym sezonie srebrne odznaki. Piloci, którzy ukończyli w bieżącym sezonie kurs holu, uzyskali już szereg warunków do srebrnej odznaki. Na razie są to tylko przewyższenia i warunki długotrwałości lotu. Parę słów należy wspomnieć także o pilotach wyczynowych naszego aeroklubu. Należy do nich między innymi instr. pil. Helena Wróbel.

Wiele słów uznania należy się instr. pil. Antoniemu Wróblowi, który stara się, aby każdy dzień lotny był wykorzystany do maksimum. Znany ze swego ponad 500 km przelotu otwartego Bronisław Bujwid skrupulatnie przygotowuje się do wykonania podobnego wyczynu w obecnym sezonie. Mimo pomyślnej realizacji zamierzeń w szkoleniu pilotażowym napotykamy na pewne trudności, które powstają przez nienależyte wywiązywanie się ze swych obowiązków sekcji transportowej.

Wyposażenie aeroklubu w tak ważny sprzęt jak samochody lub ciągniki pozostawia sobie wiele do życzenia. Jedyny znajdujący się na chodzie „staruszek" Star-20 nie nadaje się do użytku. Stara, wysłużona już sanitarka nie jest w stanie sprostać zadaniom jej stawianym. Z tego właśnie powodu przepadło już kilka dni lotnych. Sprawa samochodu jest paląca. Bez jego pomocy nie mogą się także obejść spadochroniarze, którym nie ma kto wywieźć sprzętu na lotnisko.

Dzięki usilnym staraniom kierownika aeroklubu instr. pil. Ebenryttera uzyskano fundusz zamykający się sumą kilkudziesięciu tysięcy złotych. Pieniądze te zostaną przeznaczone na wyremontowanie świetlicy i doprowadzenie do porządku pomieszczeń biurowych i warsztatu szybowcowego. Pomimo drobnych trudności na które napotykają na swej drodze, piloci aeroklubu są pełni optymizmu i mają nadzieję, że wszystko ulegnie poprawie.

Marek Noetzel

SŁUPSK

Niezwykłego w dziejach Aeroklubu Słupskiego wyczynu dokonali trzej piloci szybowcowi: Konstanty Licewicz, Rene Kamoś oraz Borys Wilchelmi. W dniu 27 maja wykonali oni przelot zespołowy ze Słupska do Lublina. Był to przelot docelowy o długości ponad 500 km, który przyniósł doskonałym pilotom w sumie aż sześć diamentów. Osiągnięcie to w dużym stopniu jest zasługą nowego instruktora szybowcowego Rene Kamosia. Dzięki jego ofiarności w pracy sekcja szybowcowa może się już poszczycić w tym roku poważnymi sukcesami. Dużą trudność w uzyskaniu jeszcze lepszych wyników jest brak sprzętu wyczynowego (jeden „Bocian" i dwie „Muchy"), ale miejmy nadzieję, że w najbliższym czasie usłyszymy znów o nowych „diamentowych pilotach" z Aeroklubu Słupskiego.

M. Mokwa

ZIELONA GÓRA

W dniu 1 Maja Aeroklub Zielonogórski zorganizował wystawę sprzętu lotniczego. Na placyku naprzeciw trybuny przed którą przeszedł pochód pierwszomajowy ustawiono: szybowce, wyciągarkę, ściągarkę oraz stół spadochronowy, na którym ustawiono poszczególne typy spadochronów oraz demonstrowano przekładanie spadochronu. Największe zainteresowanie wywoływały chyba manekiny skoczka i pilota w przepisowym ubiorze.

Należy żałować, że o oprawie propagandowej prawie nie pomyślano, a przecież wystarczyłoby rozmieścić kilka fotogazetek APRL lub plakatów zachęcających do szkolenia lotniczego. Sprawy te są o tyle ważne, że na terenie Zielonej Góry aeroklub nie zyskał sobie jeszcze zbyt wielkiej popularności. Stracono również dobrą okazję spopularyzowania wśród społeczeństwa książek lotniczych poprzez zorganizowanie stoiska lub kiermaszu książkowego.

T. Szymczak

ŻAR

Plon wiosenny szybowników na Żarze jest tego roku wcale duży. Jest to wynikiem tego, że o ile tylko nadarzyły się sprzyjające warunki atmosferyczne — wszystkie szybowce były gotowe do lotów wyczynowych. Do największych sukcesów wyczynowych należy zaliczyć zdobycie dwóch diamentów przez instruktora Janusza Ruge oraz pilota Aeroklubu Warszawskiego Stawskiego za przelot docelowy Żar — Zamość (302 km). Zaś instr. St. Michalczuk spełnił warunki do złotej odznaki. Ponadto uzyskano 11 warunków czasowych, 16 przewyższeń i 10 przelotów do srebrnej odznaki. W rezultacie uzyskano 10 odznak srebrnych. Ogółem piloci szybowcowi wylatali 851 h, przelatując w sumie 5 360 km, wykonując w tym kilka przelotów w granicach 180 — 260 km.

BIAŁYSTOK

12 maja br. osiągnięto w Aeroklubie Białostockim nowe bardzo dobre wyniki.

Na pierwsze miejsce wysuwa się wynik pilota tego aeroklubu Jerzego Kondraciuka, który na szybowcu „Jaskółka" dokonał 586-kilometrowego przelotu z Białegostoku aż nad granicę z NRD lądując w Słubicach. Przelotem tym uzupełnił on warunki do złotej odznaki z trzema diamentami.

Dobrą passę pilotów Aeroklubu Białostockiego podtrzymał również Władysław Kurajew. Wykonał on mianowicie przelot docelowy Białystok — Łódź o długości 315 km zdobywając w ten sposób pierwszy diament i warunek do złotej odznaki.

Sądząc po dotychczasowych rezultatach należy się spodziewać, że nie będzie to ostatnie słowo pilotów z Białegostoku.

St. Leonard

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 18 CZERWCA 1959 R. **Zam. 3352/C W-46**

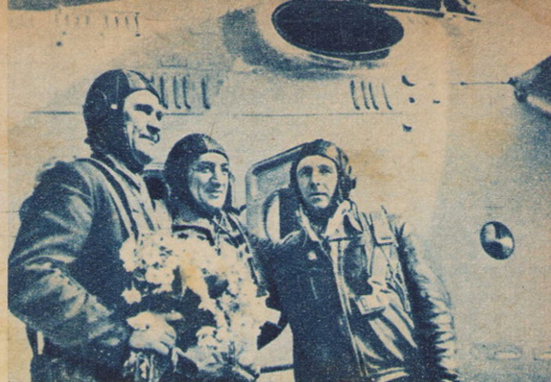


RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PO TAJEMNICE WENUS

Francuz Audoin Dollfuss osiągnął niedawno wysokość 13 000 m w gondoli balonu stratosferycznego. Osobliwością tego aerostatu było użycie 98 balonów meteorologicznych. Ciężar gondoli aluminiowej 600 kG. Celem lotu były obserwacje i zdjęcia planety Wenus. Na zdjęciu: A. Dollfuss w gondoli.





REKORDZIŚCI

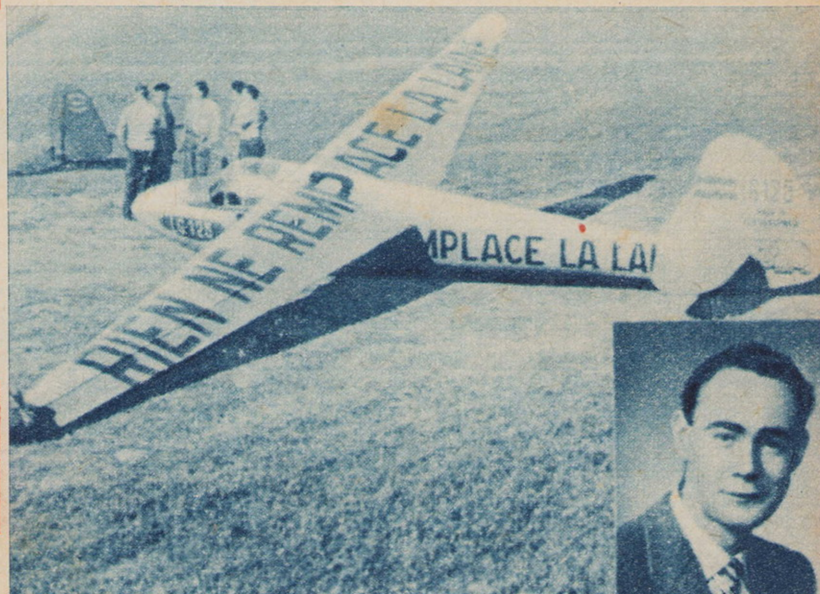
Oto załoga radzieckiego śmigłowca Mi-6, która niedawno ustanowiła nowy rekord międzynarodowy (10 ton na wysokość 4 600 m). Od lewej: Nowikow, Kaprelian i Leszin.

PIERWSZE ZDJĘCIE SE-3200



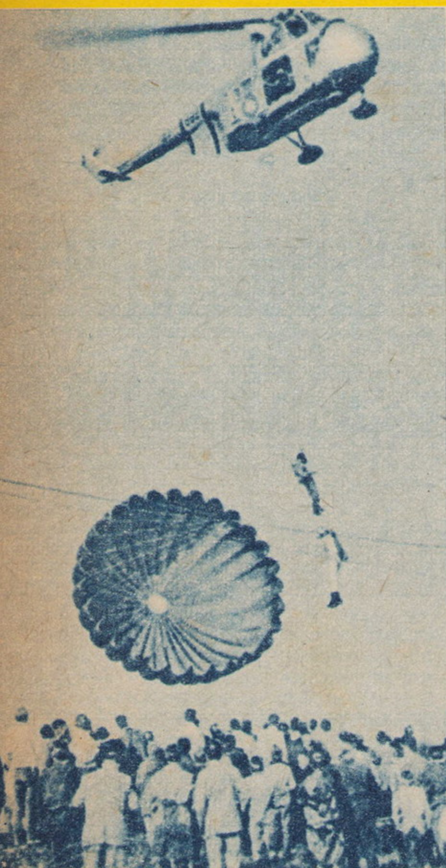
Wyżej reprodukujemy pierwsze oficjalne zdjęcie nowego turbinowego śmigłowca francuskiego SE-3200 Alouette-III. Śmigłowiec ten zaopatrzony jest w trzy turbiny napędzające jeden czterołopatowy wirnik o średnicy 15 m. Przeznaczenie śmigłowca — przewóz międzymiastowy 30 pasażerów. Warto zwrócić uwagę na dwa odrzucane zbiorniki paliwa umieszczone po bokach kadłuba.

„SOHAJ" W BELGII



Pilot belgijski Andre Lift osiągnął 5 000 m wysokości na czechosłowackim szybowcu „Sohaj". Jest to drugi dopiero wyczyn wysokościowy w Belgii. Na zdjęciu: rekordzista i oryginalnie „podpisany" szybowiec.

NIEFORTUNNE LĄDOWANIE



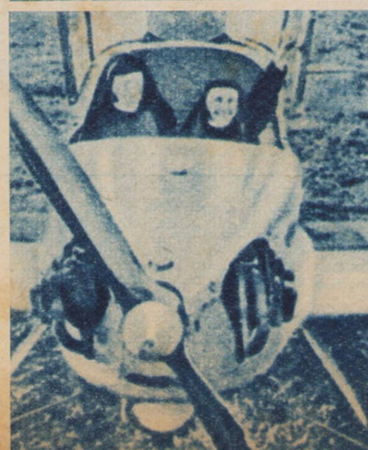


W Kopenhadze, podczas pokazów lotniczych, lądujący spadochroniarz zawisł na przewodach elektrycznych. W akcji ratunkowej uczestniczył śmigłowiec, którego załoga niestety nic nie mogła pomóc. Ostatecznie skoczek zdołał wyswobodzić się samodzielnie z uprzęży i wylądował szczęśliwie na podstawionej siatce.

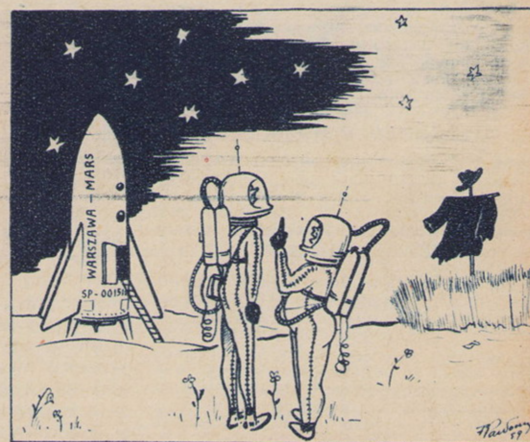
ZDJĘCIA: IL. L. News, Vip-News, Aeronautics, Air-Revue, NBI.

SIOSTRY ZAKONNE ZA STEREM

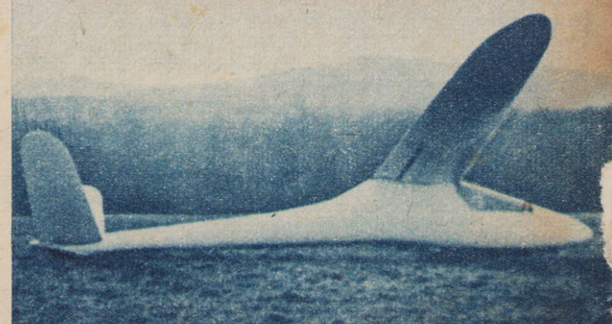




Wśród uczących się sztuki pilotażu w jednej z lotniczych szkół włoskich znalazły się również siostry zakonne. Na zdjęciach, które uważać trzeba za swego rodzaju osobliwość — fragmenty szkolenia.



— Zmyliłeś trasę! Jestesmy znów na Ziemi.
Rys. F. Pawłowicz



Z BALSY I PLASTYKU

W NRF opracowano nowy szybowiec wyczynowy wykonany z balsy i plastyków. Jest on dziełem trzech konstruktorów. Oblatany został w grudniu 1958 r.